

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

ROBERTA GIRALDI ROMANO

HABITAÇÃO POPULAR, TEMPO E (I)MOBILIDADE URBANA NA (IN)JUSTIÇA
AMBIENTAL: DA VILA PAROLIN AO BAIRRO GANCHINHO, CURITIBA – PARANÁ

CURITIBA

2018

ROBERTA GIRALDI ROMANO

HABITAÇÃO POPULAR, TEMPO E (I)MOBILIDADE URBANA NA (IN)JUSTIÇA
AMBIENTAL: DA VILA PAROLIN AO BAIRRO GANCHINHO, CURITIBA – PARANÁ

Tese apresentada ao curso de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento, Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação da Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Doutora em Meio Ambiente e Desenvolvimento.

Orientadora: Profa. Dra. Cristina de Araújo Lima

Coorientadores: Prof. Dr. Carlos Alberto Cioce Sampaio e Prof. Dr. Clóvis Ultramari.

CURITIBA

2018

R759h Romano, Roberta Giraldi
Habitação popular, tempo e (i)mobilidade urbana na
(in)justiça ambiental: da Vila Parolin ao Bairro Ganchinho, Curitiba
– Paraná / Roberta Giraldi Romano. - Curitiba, 2018.
176 p.: il.

Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Paraná. Setor
de Ciências Agrárias, Programa de Pós-Graduação em Meio
Ambiente e Desenvolvimento.

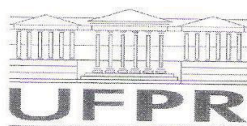
Orientadora: Cristina de Araújo Lima

Coorientador: Carlos Alberto Cioce Sampaio

Coorientador: Clóvis Ultramari

1. Justiça ambiental. 2. Mobilidade urbana. 3. Habitação
popular – Curitiba (PR). 4. Planejamento urbano. I. Lima, Cristina
de Araújo. II. Sampaio, Carlos Alberto Cioce. III. Ultramari, Clóvis.
IV. Título. V. Universidade Federal do Paraná.

CDU 711.4



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SETOR PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO MEIO AMBIENTE E
DESENVOLVIMENTO

TERMO DE APROVAÇÃO

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO da Universidade Federal do Paraná foram convocados para realizar a arguição da tese de Doutorado de **ROBERTA GIRALDI ROMANO** intitulada: **HABITAÇÃO POPULAR, TEMPO E (I)MOBILIDADE URBANA NA (IN)JUSTIÇA AMBIENTAL: DA VILA PAROLIN AO BAIRRO GANCHINHO, CURITIBA/PR**, após terem inquirido a aluna e realizado a avaliação do trabalho, são de parecer pela sua aprovação no rito de defesa.

A outorga do título de doutor está sujeita à homologação pelo colegiado, ao atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca e ao pleno atendimento das demandas regimentais do Programa de Pós-Graduação.

Curitiba, 28 de Maio de 2018.

Cristina de Araújo Lima

CRISTINA DE ARAÚJO LIMA
Presidente da Banca Examinadora

Carlos Alberto Cioce Sampaio

CARLOS ALBERTO CIOCE SAMPAIO
Avaliador Interno

Clovis Ultramari

CLOVIS ULTRAMARI
Avaliador Interno

Corina Alessandra Bezerra Carril Ribeiro

CORINA ALESSANDRA BEZERRA CARRIL RIBEIRO
Avaliador Externo

Rafaela Antunes Fortunado

RAFAELA ANTUNES FORTUNADO
Avaliador Externo

Jose Edmilson de Souza Lima

JOSE EDMILSON DE SOUZA LIMA
Avaliador Interno

In some lives small mercies have to count big.

Amartya Sen

RESUMO

Este trabalho busca compreender como as dinâmicas de tempo e (i)mobilidade urbana se manifestam na (in)justiça ambiental, no contexto da habitação popular, com foco em locais de reassentamento de população de baixa renda, contribuindo para o aprofundamento da discussão das questões socioambientais urbanas. Desenvolveu-se uma pesquisa qualitativa, utilizando referencial teórico-documental, entrevista e observação direta intensiva como técnicas de coleta de dados. O problema concreto do estudo de caso é o Residencial Parque Iguaçu III, localizado no bairro Ganchinho, em Curitiba – Paraná, onde foram reassentadas famílias oriundas da Vila Parolin, ocupação irregular em área de vulnerabilidade socioambiental. Defende-se a tese de que as condições de mobilidade urbana no contexto de habitação popular não permitem uma real condição de urbanidade, relegando aos moradores uma condição subalterna no âmbito do direito à cidade. Estas condições são complementares a outras funções fundamentais, como a moradia, principalmente. Evidencia-se que a mobilidade urbana pode ser uma condição facilitadora da justiça ambiental, e sem ela os reassentamentos não permitem reais condições de inclusão e justiça ambiental devido à dificuldade de acesso aos bens, serviços e equipamentos para o desenvolvimento individual e coletivo, limitando o tempo e a capacidade de realização destes indivíduos.

Palavras-chave: Justiça ambiental. Mobilidade urbana. Habitação popular.

Reassentamento. Tempo. Desenvolvimento urbano.

ABSTRACT

This research seeks to understand how the dynamics of time and urban (im)mobility are manifested in environmental (in)justice, in the context of popular housing, focusing on resettlement places for low-income population, contributing to the deepening of the discussion of urban socio-environmental issues. A qualitative research was developed, using the theoretical-documentary reference, the interview and the intensive direct observation as techniques of data collection. The concrete problem of the case study is the Residencial Parque Iguaçu III, located in the neighborhood Ganchinho, in Curitiba – Paraná, where families were relocated from Vila Parolin, an irregular occupation in an area of socio-environmental vulnerability. It is defended the thesis that the conditions of urban mobility in the context of popular housing do not allow a real condition of urbanity, relegating to the residents a subordinate condition in the scope of the right to the city. These conditions are complementary to other fundamental functions such as housing, mainly. It is evident that urban mobility can be a facilitating condition for environmental justice, and without it, resettlement does not allow the real conditions of inclusion and environmental justice due to the difficulty of access to goods, services and equipment for individual and collective development, limiting the time and the capacity of accomplishment of these individuals.

Key words: Environmental justice. Urban mobility. Popular housing.

Resettlement. Time. Urban development.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Etapas da formação da doutoranda na estrutura do PPGMADE 2014-2018 (diagrama).....	16
Figura 2 – Processo de construção da pesquisa individual a partir do coletivo (diagrama).....	16
Figura 3 – Agentes envolvidos na construção e uso da cidade (diagrama)	50
Figura 4 – Desvantagem no transporte, desvantagem social e exclusão social (diagrama).....	71
Figura 5 – Escadas rolantes em Medellín	78
Figura 6 – Etapas da análise de conteúdo (diagrama).....	82
Figura 7 – Localização do bairro Ganchinho	83
Figura 8 – Produção da Cohab por bairro de 1965 a 2016 e eixos de transporte	84
Figura 9 – Implantação dos conjuntos habitacionais Residencial Parque Iguaçu I, II e III no bairro Ganchinho (mapa).....	85
Figura 10 – Localização bairro Parolin em Curitiba	86
Figura 11 – Ocupação das margens do Rio Vila Guaira em 2010 (fotografia)	87
Figura 12 – Sobrados construídos no Bairro Parolin (fotografia).....	88
Figura 13 – Conjunto habitacional construído no bairro Parolin (fotografia).....	88
Figura 14 – Localização de um conjunto habitacional construído no Bairro Parolin (mapa com destaque em vermelho para o empreendimento).....	89
Figura 15 – Mudança das famílias no processo de reassentamento no Residencial Parque Iguaçu III (fotografia).....	90
Figura 16 – Casas e sobrados do Residencial Parque Iguaçu III (fotografia)	90
Figura 17 – Localização do conjunto habitacional no bairro Ganchinho (mapa com destaque em vermelho para o empreendimento).....	91
Figura 18 – Presença da política na reintegração de posse das unidades habitacionais ocupadas (fotografia).....	91
Figura 19 – Salão de Festas (fotografia)	92
Figura 20 – Quadra (fotografia)	93
Figura 21 – Rua do Residencial Parque Iguaçu III (fotografia).....	94
Figura 22 – Composição da frota da RIT	99
Figura 23 – Rede Integrada de Transporte Coletivo de Curitiba (mapa).....	100

Figura 24 – Destaque da Rede Integrada de Transportes na região do Residencial Parque Iguaçu III (mapa).....	101
Figura 25 – Destaque da Rede Integrada de Transportes na região da Vila Parolin (mapa).....	101
Figura 26 – Entorno do Residencial Parque Iguaçu III (mapa).....	102
Figura 27 – Parada de ônibus (fotografia).....	102
Figura 28 – Rota 548 Osternack/Sítio Cercado (sentido Sítio Cercado)	103
Figura 29 – Rota 548 Osternack/Sítio Cercado (sentido Osternack).....	104
Figura 30 – Rota até o centro de Curitiba	104
Figura 31 – Evolução de passageiros transportados entre 2013 e 2018	105
Figura 32 – Evolução da tarifa de transporte x evolução de passageiros transportados (gráfico)	106
Figura 33 – Dificuldade de uso do aplicativo Uber (<i>print screen</i> do aplicativo em uso)	106
Figura 34 – Limites do município (mapa com destaque em vermelho para o empreendimento)	114
Figura 35 – Área de Preservação Permanente (fotografia).....	115
Figura 36 – Equipamentos comunitários previstos.....	121

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

COHAB-CT	–	Companhia de Habitação Popular de Curitiba
Dr.	–	Doutor
Ejolt	–	Environmental Justice Organizations, Liabilities and Trade
Et al.	–	Et alia
Etc.	–	Et cetera
Firjan	–	Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro
IBGE	–	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
MCMV	–	Minha Casa, Minha Vida
MPL	–	Movimento Passe Livre
NUC	–	Núcleo Urbano de Curitiba
p.	–	Página
PAC	–	Programa de Aceleração do Crescimento
PIB	–	Produto Interno Bruto
PPGMADE	–	Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento
PR	–	Paraná
Prof.	–	Professor
RBJA	–	Rede Brasileira de Justiça Ambiental
RIT	–	Rede Integrada de Transporte Coletivo de Curitiba
Não p.	–	Não paginado
SEHIS	–	Setores Especiais de Habitação de Interesse Social
Sra.	–	Senhora
URBS	–	Urbanização de Curitiba

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
1.1 A PESQUISA INTERDISCIPLINAR	12
1.2 PROBLEMATIZAÇÃO E PERGUNTA DE PESQUISA	16
1.3 OBJETIVOS	19
1.3.1 Objetivo geral	19
1.3.2 Objetivos específicos	19
1.4 ESCOLHA E ADEQUAÇÃO DO MÉTODO	19
1.5 ESTRUTURA DO TRABALHO	21
2 REFERENCIAL TEÓRICO	22
2.1 DESENVOLVIMENTO, DIREITO À CIDADE E (IN)JUSTIÇA AMBIENTAL	22
2.1.1 Desenvolvimento e direito à cidade: aproximação conceitual	22
2.1.2 (In) Justiça Ambiental	35
2.2 O SOLO URBANO NA PERSPECTIVA DA HABITAÇÃO POPULAR	45
2.3 MOBILIDADE URBANA E TEMPO	61
2.4 MOBILIDADE URBANA – EXPERIÊNCIAS E PROPOSTAS	76
3 ESTUDO DE CASO	79
3.1 ETAPAS DA PESQUISA	79
3.2 CARACTERIZAÇÃO DO PROBLEMA CONCRETO DO ESTUDO DE CASO	82
3.3 ENTREVISTA – CONTATO COM A LIDERANÇA, ESTRUTURAÇÃO DAS PERGUNTAS, APROXIMAÇÃO DAS ENTREVISTADAS E OBSERVAÇÃO	92
3.5 A REDE INTEGRADA DE TRANSPORTE COLETIVO DE CURITIBA E CARACTERÍSTICAS DE ACESSO	97
4 RESULTADOS E ANÁLISE	107
4.1 DA INJUSTIÇA À JUSTIÇA AMBIENTAL – MELHORIAS, LIMITAÇÕES E NOVOS DESAFIOS	107
4.2 MOBILIDADE URBANA E TEMPO – isolamento E obstáculos à IGUALDADE DE CAPACIDADES	113
4.3 MOBILIDADE URBANA COMO FACILITADORA DA JUSTIÇA AMBIENTAL	122
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	126
REFERÊNCIAS	129
APÊNDICE A – TRANSCRIÇÃO DAS ENTREVISTAS	146

1 INTRODUÇÃO

A injustiça ambiental é compreendida como o mecanismo pelo qual sociedades socioeconomicamente desiguais destinam a maior carga dos danos ambientais do desenvolvimento a grupos vulneráveis. Nas cidades, a injustiça ambiental manifesta-se nos problemas socioambientais de moradia e entorno, não garantindo uma qualidade de vida digna e bem-estar para toda a população urbana (RBJA, 2001; RBJA, 2007; ACSELRAD, MELLO; BEZERRA, 2009).

A mercantilização das cidades e a instrumentalização da moradia, reflexo do modelo desigual e degradador brasileiro, orientados pela rentabilidade, liquidez e segurança dos investimentos gera situações de injustiça ambiental (RBJA, 2007). São situações muito visíveis no mercado imobiliário, mas que também podem ser identificadas no setor de serviços e transportes.

Historicamente, os programas habitacionais populares construíram moradias para população pobre em áreas distantes do centro das centralidades e, mesmo quando previsto em projeto, não oferecem todos os serviços e equipamentos necessários (CARDOSO et al., 2011; CAFRUNE, 2016). A habitação popular define “uma determinada solução de moradia voltada para a população de baixa renda”, podendo ser conhecida como habitação de interesse social ou habitação social, habitação de baixo custo e habitação para população de baixa renda (ABIKO, 1995, p. 12).

Os reassentamentos são entendidos como processos de realocação do imóvel afetado por unidade habitacional construída especificamente para este fim ou adquirida no mercado, adjudicadas de acordo com as características da intervenção, de forma ou onerosa ou sem custo para a família reassentada, como define Brasil – Ministério das Cidades (2013).

Tratam-se de intervenções utilizadas prover condições dignas de habitabilidade e sua abordagem evoluiu nas últimas décadas; atualmente, os órgãos técnicos obtêm bons resultados com o trabalho multidisciplinar, envolvendo distintas áreas do conhecimento nos projetos e intervenções e realizando a articulação dos mesmos com outras instituições. Por outro lado, a questão da mobilidade urbana frequentemente é deixada de lado neste processo (ou limitada a uma única linha de ônibus) e, como resultado, realizam-se grandes reassentamentos em áreas

distantes, com transporte público precário, submetendo esta população a horas de deslocamento ou à imobilidade. Assim, oferece-se uma solução limitada, parcial e injusta.

Esta distância pode ou não ser superada pela capacidade de deslocamento que a população possui. São as boas condições de mobilidade que permitem que o morador desfrute do espaço urbano – este pode estar em qualquer lugar, enquanto aqueles que não possuem o acesso à mobilidade estão aprisionados ao lugar que ocupam, ou seja, distantes dos serviços da cidade (BOURDIEU, 2007).

Na prática, observa-se que uma camada da população – a que possui recursos financeiros – desloca-se com maior facilidade e, conseqüentemente, possui maior acesso a atividades urbanas e as oportunidades que a cidade oferece (MIRALLES-GUASCH, 2002). Por outro lado, outra camada da população possui maior dificuldade em se deslocar e fazer suas atividades cotidianas, o que muitas vezes acarreta em uma diminuição de seu direito de cidadania (COUTRAS, 1993).

Neste sentido, também se apresenta a questão do tempo urbano, compreendido como a estrutura temporal dada pela localização das pessoas e dos lugares, assim como os recursos para deslocar-se de um ponto ao outro. O tempo está ligado à satisfação das necessidades e é um fator inseparável do desenvolvimento humano, traz noção de acesso e sua configuração define situações de vulnerabilidade e desigualdade (HERNÁNDEZ, ROSSEL, 2013).

A capacidade de deslocar-se é um dos fatores que determinam a disponibilidade dos recursos que os lugares possuem, dentre eles o tempo. Esta capacidade incide na quantidade de tempo disponível, na forma que podem utilizá-lo e delimita a cidade que é alcançável para um indivíduo (HERNÁNDEZ, 2012). O tempo é um recurso escasso, é indivisível, não se pode acumular ou reservar e é consumido enquanto se produz, mais precisamente enquanto transcorre. O tempo que passa sem ser utilizado para desenvolver uma atividade não é recuperável (HERNÁNDEZ, ROSSEL, 2013).

Como afirma Marcuse (2011), é necessário reivindicar um sistema melhor no qual os potenciais benefícios da vida urbana possam ser plenamente concretizados e a justiça ambiental, sendo conceito aglutinador e mobilizador, por integrar as dimensões ambiental, social e ética da sustentabilidade e do desenvolvimento,

apresenta-se como ponto fundamental para construir um novo modelo de cidade mais democrática (RBJA, 2001).

A justiça ambiental “integra o processo histórico de construção subjetiva da cultura dos direitos no bojo de um movimento de expansão semântica dos direitos humanos, sociais, econômicos, culturais e ambientais” (ACSELRAD, 2005, p. 223). Assim, também reivindica cidades que ofereçam qualidade de vida a todos os seus moradores – ambiental, social, espacial e pode-se dizer também temporalmente.

Neste contexto, a tese desenvolve-se em torno da Pergunta de Pesquisa proposta: *como as dinâmicas de tempo e (i)mobilidade urbana se manifestam na (in)justiça ambiental no contexto da habitação popular, com foco em locais de reassentamento de população de baixa renda?*

O estudo de caso do conjunto habitacional popular Residencial Parque Iguaçu III, localizado no bairro Ganchinho em Curitiba – Paraná apresenta a parte empírica da tese, analisando a narrativa de famílias que moravam na Vila Parolin, ocupação em área central, e foram reassentadas neste conjunto habitacional ao sul da cidade. O estudo foi desenvolvido sob uma pesquisa qualitativa, utilizando-se como instrumentos a pesquisa teórica e documental, a entrevista e a observação direta. Por fim, as informações identificadas foram analisadas utilizando-se a análise de conteúdo.

O cerne desta tese – a habitação popular, tempo e (i)mobilidade urbana e a (in)justiça ambiental – caracteriza-se como questão complexa, exigindo uma abordagem que contemple todas as suas dimensões. Por isto, se insere na proposta interdisciplinar do Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento, apresentada na sequência.

1.1 A PESQUISA INTERDISCIPLINAR

Esta pesquisa desenvolveu-se no âmbito do Programa de Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento – PPGMADE da Universidade Federal do Paraná, dedicado à pesquisa interdisciplinar. O programa teve início em 1994, dedicado a formação de professores, pesquisadores, planejadores, agentes de desenvolvimento, profissionais do setor econômico e membros de associações

atuantes na formação e implementação de políticas de desenvolvimento sustentado (ZANONI; RAYNAUT, 2015).

O objetivo geral do PPGMADE é ser um âmbito de formação de pós-graduação *strictu sensu* (Mestrado e Doutorado) e de produção de conhecimento com nível de excelência, relativo à grande questão do Desenvolvimento e suas relações com o Meio Ambiente, analisando as relações Sociedade – Natureza desde uma concepção interdisciplinar e crítica que contribua à construção de uma sociedade economicamente sustentável, ambientalmente responsável e socialmente justa. Assim, o curso procura fornecer elementos teóricos, epistemológicos e metodológicos para a produção interdisciplinar de conhecimento sobre a questão socioambiental contemporânea, organizando cada nova turma em torno de programas de pesquisa definidos e conduzidos coletivamente por docentes e discentes no decurso das atividades de formação (PPGMADE, [2018?], não p.).

De acordo com Raynaut (2004), o desafio da interdisciplinaridade é reconstruir, mesmo que parcialmente, a totalidade e complexidade do mundo real, onde todos pretende-se atuar. Trata-se de um processo de diálogo entre disciplinas bem estabelecidas em sua identidade teórica e metodológica, porém com consciência de sua limitação e parcialidade sobre a qual operam.

Faz sentido falar de interdisciplinaridade, de uma maneira geral e particular no campo do meio ambiente, se existe desde o início identificação de questões reconhecidas como pertinentes pelas disciplinas engajadas; além disto, é necessária a elaboração de uma problemática comum que serve de base para uma divisão do trabalho entre parceiros científicos – cada um explorando, com seus conceitos e métodos, a parte que lhe cabe. É através deste custo que cada um poderá contribuir por elementos de respostas específicos a uma ou várias questões formuladas em comum (ZANONI, RAYNAUT, 2015, p. 14).

Para Floriani (2004), a interdisciplinaridade é compreendida como “articulação de diferentes disciplinas para melhor compreender e administrar situações de acomodação, tensão ou conflito explícito entre as necessidades humanas, as práticas sociais e as dinâmicas naturais”.

O conceito de meio ambiente é por si multicêntrico, complexo e abordado em distintas escalas. As temáticas ambientais estão relacionadas às dimensões sociais do desenvolvimento e devem constituir um dos eixos centrais do desenvolvimento da sociedade, não se limitando ao campo científico e acadêmico (FLORIANI, 2004).

Diante deste desafio, o curso do PPGMADE inicia-se com uma semana introdutória e em seguida são ministrados os módulos obrigatórios: o primeiro

apresenta as ciências sociais, o segundo as ciências naturais e o terceiro é uma disciplina integradora, dedicada a questão meio ambiente e desenvolvimento, com uma abordagem histórica e conceitual (PPGMADE, [2018?]).

Na sequência, são realizadas disciplinas metodológicas e epistemológicas, que antecedem as disciplinas específicas das Linhas de Pesquisa: Epistemologia Ambiental; Ruralidades, Ambiente e Sociedade; Urbanização, Cidade e Ambiente Urbano; Usos e Conflitos dos Ambientes Costeiro (PPGMADE, [2018?]).

No curso de doutorado, é realizado um módulo integrador – a Oficina IV. Neste módulo é realizada a construção da pesquisa interdisciplinar, por meio de oficinas coletivas de trabalho sobre um tema geral definido, envolvendo alunos e professores. O tema central é decomposto em subtemas, que são trabalhados em subgrupos em seus aspectos conceituais e empíricos, culminando na elaboração de documentos. Este processo é dividido em duas fases, na primeira participam todos os doutorandos, na segunda os mesmos trabalham em suas linhas de pesquisa, tendo por fim a elaboração do projeto da tese (PPGMADE, [2018?]).

Desta forma, considera-se como marco zero da pesquisa a Oficina IV – Oficina de Construção de Pesquisa Interdisciplinar em Meio Ambiente e Desenvolvimento realizada no processo de doutoramento, com o objetivo de aprofundar e estabelecer um conhecimento base a respeito do tema “Conflitos e (In) Justiça Socioambiental, Resistências, Estratégias e Alternativas de Desenvolvimento”.

Na Fase 1, os doutorandos tiveram a oportunidade de realizar estudos dirigidos e seminários junto a professores, pesquisadores e líderes sociais. Por fim, a Oficina de Construção da Pesquisa Interdisciplinar em Meio Ambiente e Desenvolvimento materializou-se em um documento síntese deste período, que serviu de base para sua segunda fase e, posteriormente, para a elaboração dos projetos individuais de tese.

Na Fase 2, os doutorandos foram agrupados em suas respectivas linhas de pesquisa, neste caso, a Linha de Urbanização, Cidade e Ambiente Urbano. As leituras e encontros resultaram no documento “Uma Introdução à Problemática Coletiva da Linha Urbanização, Cidade e Meio Ambiente e ao NUC – Núcleo Urbano Central de Curitiba/PR”, onde foram abordadas duas grandes questões: a cidade das leis e a cidade real, contrapondo a expectativa da legislação urbana e ambiental

à forma como a cidade apresenta-se e transforma-se na realidade, destacando a manifestação da injustiça ambiental no ambiente urbano. Nesta fase e, consequentemente em seu produto, também foi realizada a escolha e apresentação do recorte espacial da linha – o NUC de Curitiba/PR¹ –, justificada pelo interesse das doutorandas em estudar dinâmicas caracteristicamente metropolitanas e pela proximidade do local viabilizar o desenvolvimento da pesquisa.

Após as etapas coletivas, formaram-se os comitês de orientação individuais (Orientadora Profa. Dra. Cristina de Araújo Lima/Arquiteta e Urbanista; coorientador Prof. Dr. Carlos Alberto Cioce Sampaio/Administrador e coorientador Prof. Dr. Clóvis Ultramari/Arquiteto e Urbanista). Nas sessões de orientação e seminários, a pesquisa desenvolveu-se no sentido de estabelecer o tema da tese e pergunta norteadora, finalizando com a apresentação do projeto. As Figuras 1 e 2 representam as etapas percorridas pela pesquisadora até o início da pesquisa individual.

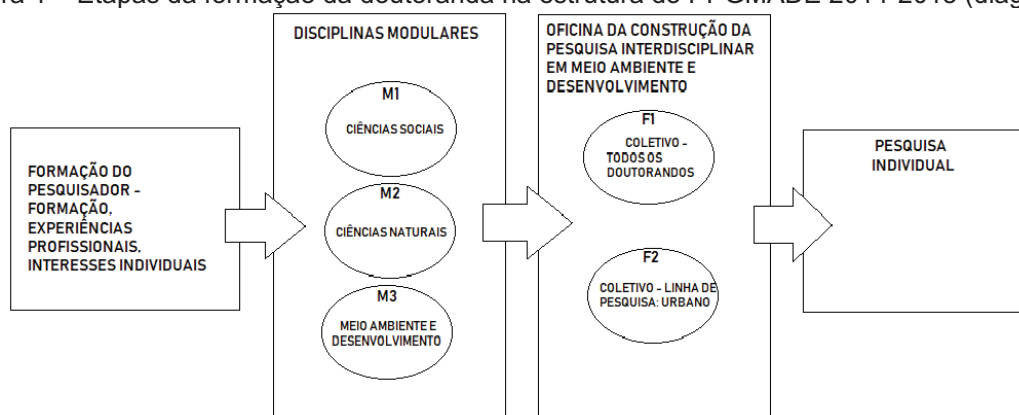
Destaca-se que a pesquisa interdisciplinar coletiva consiste em etapa fundamental para o desenvolvimento da pesquisa individual – por sua complexidade, a problemática socioambiental que envolve esta tese exige os processos de desconstrução disciplinar e construção interdisciplinar, proporcionado pelas ricas trocas entre discentes e docentes originários de distintas áreas do saber.

Além disso, as pesquisas desenvolvidas no Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento têm se dedicado às questões urbanas no NUC em toda sua história, em especial as que dizem respeito a mobilidade urbana e habitação, temas centrais desta tese. Cita-se as dissertações e teses da última década: “Resistência, justiça ambiental e política pública: urbanização de áreas de vulnerabilidade socioambiental consolidadas em Curitiba, PR – Vila Torres e Vila Parolin (1980-2014)” de Santana (2016); “O conjunto habitacional como solução parcial para relocação de moradias para população de baixa renda: estudo de caso no município de Fazenda Rio Grande – Região Metropolitana de Curitiba” de Ribeiro (2014); “A sustentabilidade na habitação de interesse social: estudos de caso em reassentamentos do Programa Minha Casa, Minha Vida no Núcleo Urbano Central

¹ Mancha urbana contínua, com padrão de ocupação semelhante e que concentra a dinâmica regional mais intensa, composta pelos municípios de Almirante Tamandaré, Araucária, Campina Grande do Sul, Campo Largo, Campo Magro, Colombo, Curitiba, Fazenda Rio Grande, Itaperuçu, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras, Rio Branco do Sul e São José dos Pinhais.

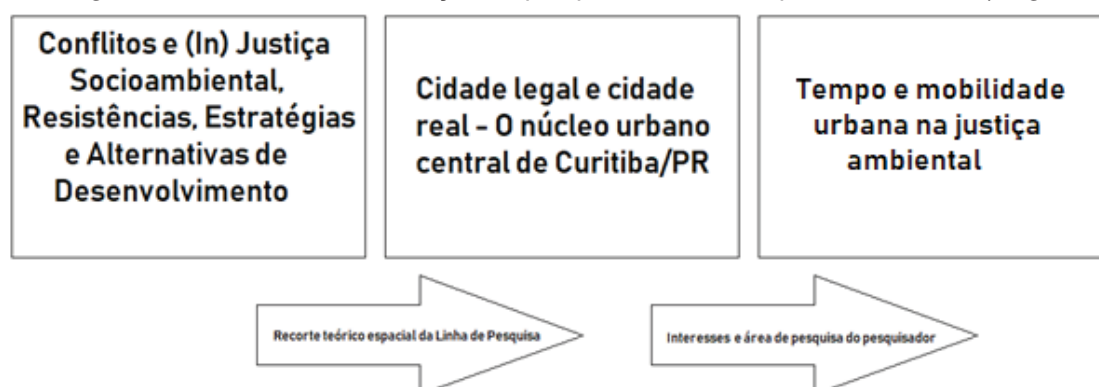
da Região Metropolitana de Curitiba – municípios de Curitiba e Fazenda Rio Grande” de Fortunato (2014); “Mobilidade urbana via transporte público: estudo de: caso em Fazenda Rio Grande – Paraná (2013)” de Romano (2014) e “O planejamento e a gestão urbana gerando risco: acidentes de trânsito no bairro CIC – Cidade Industrial de Curitiba entre 2005 e 2008” Lima (2009).

Figura 1 – Etapas da formação da doutoranda na estrutura do PPGMADE 2014-2018 (diagrama)



Fonte: A autora (2018).

Figura 2 – Processo de construção da pesquisa individual a partir do coletivo (diagrama)



Fonte: A autora (2018).

1.2 PROBLEMATIZAÇÃO E PERGUNTA DE PESQUISA

A origem do conceito de justiça ambiental está essencialmente ligada às problemáticas urbana de moradia e de localização (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009). No decorrer de sua história, a Rede Brasileira de Justiça Ambiental ampliou seu entendimento a respeito do que configura a injustiça

ambiental e com isso, abre-se a oportunidade para a reflexão proposta. Neste sentido, estudar a mobilidade urbana – questão atual e central no debate sobre as cidades – na perspectiva da justiça ambiental representa um avanço na discussão das dinâmicas urbanas na pesquisa interdisciplinar ambiental.

O modelo de cidade atual não permite a livre escolha do local de habitação, pois é por meio do mercado imobiliário que localizações privilegiadas são destinadas à população rica e localizações menos privilegiadas ao restante da população. As áreas periféricas com menor infraestrutura e serviços – salvo exceção de condomínios luxuosos – ainda abrigam a população pobre, destacando-se os casos de comunidades reassentadas em áreas longínquas (SANTOS, 2008; FREITAG, 2006; ROLNIK, 1995).

O reassentamento é uma alternativa para mitigação da vulnerabilidade socioambiental, mas apresenta-se como insuficiente, como aponta Ribeiro (2014, p. 137) ao analisar um conjunto habitacional localizado na cidade de Fazenda Rio Grande, região metropolitana de Curitiba:

O processo de relocação se mostra insuficiente para ocorrer esse salto em direção a uma cidadania completa, que seria ter acesso à educação pública de qualidade; saúde; aos equipamentos públicos, serviços e oportunidades de trabalho. O empreendimento onde moram, distante da cidade, do comércio e serviços, acentua a exclusão social e o processo de segregação social.

O deslocar-se é uma das necessidades atuais da sociedade, está intimamente relacionado à que cidade se tem acesso. Apesar disso, o preço do deslocamento tem grande peso no orçamento das famílias, muitas vezes fazendo com que somente algumas pessoas da família realizem deslocamentos frequentes (trabalho, estudo). Soma-se a este cenário o fato de que o tempo dedicado ao deslocamento é alto e poderia ser utilizado para outras atividades, remuneradas ou não. A disponibilidade limitada do transporte coletivo público faz com que os ônibus estejam sempre sobreocupados e assim não é possível utilizar este tempo de forma produtiva, além tornar o deslocamento desgastante (BORDIEU, 2007; MIRALLES-GUASCH, 2002; CEBOLLADA; AVELLANEDA, 2008; VASCONCELLOS, 2010).

O tempo, ligado à satisfação das necessidades, fator inseparável do desenvolvimento humano, recurso ímpar e estritamente relacionado ao deslocar-se não é igualmente acessível para a população. Além disso, é tema pesquisado

timidamente no Brasil na perspectiva urbana, sendo encontrados estudos de referência na Espanha, Chile e Uruguai (CORVALÁN, 2008; MIRALLES-GUASCH, 2011; HERNÁNDES; ROSSEL, 2013).

Considerando estes pressupostos, apresenta-se a pergunta de pesquisa: **como as dinâmicas de tempo e (i)mobilidade urbana se manifestam na (in)justiça ambiental no contexto da habitação popular?** Para o desenvolvimento da tese optou-se por realizar um estudo empírico em um conjunto habitacional popular localizado em uma área distante do centro da cidade de Curitiba, o Residencial Parque Iguaçu III localizado no bairro Ganchinho, porção sul da capital do Paraná. O residencial recebeu reassentados de diversas partes da cidade, dentre elas famílias da Vila Parolin, antiga ocupação central.

Considera-se relevante analisar a narrativa de pessoas que muitas vezes já habitaram áreas centrais da cidade, mas em situações de injustiça ambiental (ou ainda vulnerabilidade socioambiental) e hoje moram em conjuntos habitacionais distantes devido à tentativa de sanar esta injustiça. Ao optar pela análise da narrativa de moradores de reassentamento, busca-se, ainda que limitadamente, dar voz àqueles que não tiveram pleno poder de decisão em relação a própria moradia.

O argumento de defesa da tese é que, considerando as condições de mobilidade urbana no contexto da habitação popular e sua complementaridade à outras funções fundamentais da cidade, os moradores de conjuntos habitacionais populares vivenciam uma condição subalterna no âmbito do direito à cidade, que não permite uma real condição de urbanidade. Em contrapartida, as boas condições de mobilidade urbana podem ser consideradas facilitadoras da justiça ambiental, pois na sua ausência há dificuldade de acesso aos bens, serviços e equipamentos para o desenvolvimento individual e coletivo, o que limita o tempo e a capacidade de realização destes indivíduos.

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Objetivo geral

O objetivo geral da pesquisa é compreender como as dinâmicas de tempo e (i)mobilidade urbana se manifestam na (in)justiça ambiental no contexto da habitação popular, com foco em locais de reassentamento de população de baixa renda.

1.3.2 Objetivos específicos

- a) aprofundar e vincular a produção teórica a respeito da justiça ambiental, tempo e mobilidade urbana, desenvolvimento, solo urbano e habitação popular;
- b) analisar a narrativa dos moradores do Residencial Parque Iguaçu III no bairro Ganchinho, Curitiba/PR em relação à (in)justiça ambiental, tempo e mobilidade urbana, identificando situações de melhoria ou agravamento;
- c) identificar e propor potenciais melhorias que possam minimizar situações de injustiça ambiental em casos de comunidades reassentadas.

1.4 ESCOLHA E ADEQUAÇÃO DO MÉTODO

Inicialmente, foram analisados os métodos e instrumentos na literatura especializada que pudessem atender ao objetivo proposto. Após a ponderação dos prós e contras, bem como os recursos disponíveis para o desenvolvimento do estudo, foi possível concluir que a pesquisa qualitativa se apresenta como adequada para compreender as dinâmicas de tempo e (i)mobilidade urbana na (in)justiça ambiental no contexto da habitação popular, pois registra fatos, analisa-os, interpreta-os e identifica suas causas. Minayo (2007, p. 21) explica:

Ela [a pesquisa qualitativa] trabalha com o universo dos significados, dos motivos, das aspirações, das crenças, dos valores e das atitudes. (...) O

universo da produção humana que pode ser resumido no mundo das relações, das representações e da intencionalidade e é objeto da pesquisa qualitativa dificilmente pode ser traduzido em números e indicadores quantitativos.

A adoção da pesquisa qualitativa permite aprofundar a investigação das questões relacionadas ao fenômeno estudado e suas relações, mas para isso deve-se desenvolver a máxima valorização do contato direto com o fenômeno em estudo, a fim de buscar o que é comum, mas também estar apto a captar a individualidade e os múltiplos significados (GIL, 1999).

Para atender aos objetivos específicos (que se dividem em três: aspectos teóricos, análise empírica e proposições com base no observado) foram adotados como procedimentos a pesquisa bibliográfica, a pesquisa documental e o estudo de caso², definido por Lakatos e Marconi (2011) como um levantamento com mais profundidade de determinado caso ou grupo humano sob todos os seus aspectos.

A pesquisa bibliográfica abrange toda bibliografia já tornada pública em relação ao tema estudado, desde publicações avulsas, boletins, jornais, revistas, livros, pesquisas, monografias, teses, materiais cartográficos, etc. Sua finalidade é colocar o pesquisador em contato direto com tudo o que foi escrito, dito ou filmado sobre determinado assunto (LAKATOS; MARCONI, 2011).

A pesquisa bibliográfica foi utilizada com o objetivo de ampliar o grau de conhecimento sobre a justiça ambiental nas cidades, a mobilidade e o tempo urbano, de forma a compreender e delimitar o problema de pesquisa, utilizar o conhecimento produzido como base na construção do modelo teórico e descrever o estado da arte do tema. Após a seleção dos temas de relevância para a tese, foram selecionados documentos científicos (teses e artigos) em portais de periódicos e de divulgação científica, como Scielo, Portal de Periódicos da Capes, Google Acadêmico, entre outros. Nesta etapa, também foram utilizadas obras clássicas e contemporâneas (livros, capítulos de livros).

A pesquisa documental, diferentemente da pesquisa bibliográfica, utiliza fontes primárias, mas os objetivos são semelhantes. Trata-se da pesquisa realizada em busca de informações em documentos (históricos, institucionais, pessoais, oficiais) que não receberam tratamento científico (GIL, 1999). Neste caso, foram

² Ver Capítulo 3 Estudo de Caso.

utilizados documentos órgãos oficiais, como a Companhia de Habitação Popular de Curitiba (Cohab-CT), além das leis brasileiras pertinentes.

1.5 ESTRUTURA DO TRABALHO

O Capítulo 1 “Introdução” apresenta a pesquisa, o método interdisciplinar, os pressupostos, objetivos e a questão central da tese. Os aspectos metodológicos são descritos nesta sessão.

O Capítulo 2 “Referencial Teórico” trata das bases teóricas utilizadas para na pesquisa, contemplando os grandes temas: desenvolvimento, (in)justiça ambiental, direito à cidade, solo urbano, habitação popular, tempo e mobilidade urbana.

O Capítulo 3 “Estudo de Caso” versa sobre a parte empírica deste estudo, realizado com os moradores do Residencial Parque Iguaçu III, reassentados originários da Vila Parolin, ambos em Curitiba/PR. Além da caracterização do local, também se discorre sobre seu histórico enquanto área destinada à construção de conjuntos habitacionais. Nesta sessão são apresentados os procedimentos metodológicos utilizados em campo e como se desenvolveram a entrevista e a observação.

No Capítulo 4 “Análise e Discussão” o conteúdo empírico é analisado e discutido à luz do referencial teórico anteriormente apresentado.

O Capítulo 5 “Considerações Finais” retoma os objetivos da pesquisa a fim de verificar se foram alcançados, além de apresentar uma síntese dos resultados obtidos e a tese final.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 DESENVOLVIMENTO, DIREITO À CIDADE E (IN)JUSTIÇA AMBIENTAL

O desenvolvimento, enquanto objetivo a ser alcançado, apresenta-se sempre como algo positivo, mas os meios para alcançá-lo e mesmo seu próprio conceito está à mercê das mudanças na sociedade no decorrer do tempo. Como aponta Altvater (1992, p. 17) “desenvolvimento não é algo que possa ser testado num laboratório desconectado do tempo e do espaço, ao contrário, é um processo complexo que tem lugar precisamente num dado espaço social e natural e num certo tempo histórico”.

As cidades são consideradas lócus de desenvolvimento, mas também são reflexo de que somente crescimento econômico não representa efetivamente condições de vida digna para toda a população, situação manifestada pela desigualdade social, a vulnerabilidade socioambiental, etc. (MARICATO, 2003).

Entende-se que as distintas leituras da crise socioambiental – em especial as manifestadas no ambiente urbano, como neste caso – possuem similaridades e particularidades e, em um esforço de aproximação conceitual podem ser utilizadas na análise de um mesmo problema.

Que cidade é alcançável para as pessoas que sofrem com as mazelas socioambientais? Que cidade será alcançável para estas pessoas mesmo depois das intervenções que buscam mitigar estas mazelas? Para responder perguntas como estas, é necessária a reflexão a respeito de desenvolvimento, direito à cidade e, na sequência, a (in)justiça ambiental.

2.1.1 Desenvolvimento e direito à cidade: aproximação conceitual³

Os problemas socioambientais têm origem na política de desenvolvimento fundamentada em crescimento econômico, tomando-o como único caminho de

³ O uso de autores de base liberal e de autores de base marxista nesta seção não caracteriza uma divergência, mas uma congruência de discurso, visto que se assimilam em prol do que se entende como justiça ambiental.

promoção de equidade social. Com a justificativa de que crescimento econômico é necessário para o desenvolvimento, o projeto de desenvolvimento intencionalmente confunde-se com o de crescimento, fazendo com que as intervenções sociais dependam dos ganhos econômicos (TEODORO, 2013).

O desenvolvimento de viés puramente econômico pauta-se na acumulação de riquezas e na promessa de um maior bem-estar. “O desenvolvimento é visto como a força motriz capaz de conduzir uma sociedade atrasada à uma sociedade avançada”, afirmam Santos et al. (2012, p. 48).

Em contrapartida, o crescimento econômico sempre se deu em detrimento da conservação da natureza e a ideia de que as sociedades precisam destruir o meio ambiente até tornarem-se ricas para, então, recuperar o que foi destruído não é replicável – nem sempre o enriquecimento de um país o leva a recuperar o meio ambiente, pelo contrário, a produção e consumo da população rica tem causado grande pressão sobre a biosfera (VEIGA; ZATZ; 2008).

Cavalcanti (1994, p. 8) considera que o desenvolvimento econômico é um fenômeno cercado de limitações físicas que não são passíveis de serem superadas pelo homem, “existe uma combinação suportável de recursos para realização do processo econômico, a qual pressupõe que os ecossistemas operam dentro de uma amplitude capaz de conciliar condições econômicas e ambientais”.

Nunca existiu uma 'eterna busca por crescimento econômico'. De fato, a civilização tem 5.000 anos e o crescimento só começou a acontecer nos últimos 250 anos. Hoje se pensa e age como se o crescimento econômico fosse a regra para a Humanidade. Nunca foi. Crescimento significa necessariamente esgotamento de recursos, destruição de alguma coisa do meio ambiente (CAVALCANTI, 2012, p. 36).

A ideia de que os povos pobres podem algum dia desfrutar do estilo de vida dos povos ricos não é tangível e a economia da periferia nunca será desenvolvida similarmente à economia do centro capitalista, pois isso arriscaria a conduzir ao colapso ambiental. Além disso, a forma excludente de um consumo, que é cópia do padrão dos países afortunados, tornando-se possível por aumentos de produtividade revertidos para uma minoria, explicaria o agravamento das desigualdades sociais como função do próprio avanço na acumulação (FURTADO, 1998).

Hogan et al. (2001, p.2) comentam a respeito da lógica do consumismo:

A lógica do industrialismo e do consumismo produz, simultaneamente, estresse ambiental e padrões socioespaciais que localizam a vulnerabilidade em grupos sociais específicos. Examinando a intersecção entre os processos espaciais, infraestruturais, socioeconômicos e demográficos, percebemos que a distribuição desigual dos serviços urbanos é um componente importante da vulnerabilidade socioambiental. Há um grande potencial para melhoramento da qualidade de vida em sentidos que não assumem necessariamente a generalização do estilo de vida consumista contemporâneo.

Furtado (1998, p. 74) em “O Mito do Desenvolvimento Econômico” explica que não há meios para generalizar padrões de consumo dos ricos para toda a população do planeta devido a forma como o processo de desenvolvimento (de viés econômico) gera exclusão: “a nova orientação do desenvolvimento teria que ser num sentido muito mais igualitário (...) reduzindo o desperdício provocado pela extrema diversificação dos atuais padrões de consumo privado dos grupos privilegiados”.

Mas, como desconhecer que esta ideia tem sido de grande utilidade para mobilizar os povos da periferia e levá-los a aceitar enormes sacrifícios para legitimar a destruição de formas de cultura arcaicas, para explicar e fazer compreender a necessidade de destruir o meio físico, para justificar formas de dependência que reforçam o caráter predatório do sistema produtivo? Cabe, portanto, afirmar que a ideia de desenvolvimento econômico é um simples mito (FURTADO, 1998, p. 89).

Para Furtado (2004, p. 484), o crescimento somente se metamorfoseia em desenvolvimento quando “o projeto social prioriza a efetiva melhoria das condições de vida dessa população”. Não se trata somente de um processo de acumulação e de aumento de produtividade macroeconômica, mas sim o caminho de acesso a formas sociais mais aptas a estimular a criatividade humana e responder às aspirações da coletividade.

Para Sen (1993, p. 315) a prosperidade econômica é apenas um dos meios para enriquecer a vida das pessoas, sendo considerada uma “confusão no plano dos princípios atribuir a ela o estatuto de objetivo a alcançar”. Além disso, apesar de ser um meio para o aumento da riqueza econômica, isso pode não representar um fim nobre. Assim, o autor propõe que “para evitar que o planejamento do desenvolvimento e o processo de formulação de políticas em geral sejam afetados por custosas confusões de fins e meios, teremos de enfrentar a questão da identificação dos fins, nos termos dos quais a eficácia dos meios possa ser sistematicamente avaliada”.

Assim, o desenvolvimento pode ser compreendido como um processo de aperfeiçoamento em relação a um conjunto de valores e, quando a sociedade muda, consequentemente a noção de desenvolvimento também muda (SÉGUIN, 2017).

Esta permanente mutação dificulta uma conceituação precisa de desenvolvimento. No passado, o desenvolvimento confundia-se com o progresso econômico, numa concepção restritiva e sem vinculação socioambiental, vinculado ao grau de industrialização e de crescimento econômico de um grupo. Se o desenvolvimento era sinônimo de uma projeção meramente econômica, é óbvio que valores como cultura e meio ambiente, que poderiam aumentar custos, deviam ser desconsiderados (SÉGUIN, 2017, p. 146).

Para Séguin (2017, p. 145) “o direito ao desenvolvimento pressupõe à autodeterminação econômica; soberania permanente sobre a riqueza e os recursos naturais e emergentes, interdependência do direito ao desenvolvimento à observância de todos os direitos humanos”.

Estes aspectos são inerentes ao desenvolvimento, bem como indivisíveis e interdependentes, contemplando a dimensão econômica, social e cultural, bem como os direitos civis e políticos. A autora considera que “situação como o crescimento do desemprego, da pobreza e da fome, a falta de acesso a serviços básicos de saúde e educação, são incompatíveis com o direito ao desenvolvimento” (SÉGUIN, 2017, p. 145).

Na lógica de mercado, a qualidade de vida e a qualidade ambiental são negligenciadas, tornando direitos básicos inacessíveis para determinados grupos sociais. No que tange o desenvolvimento humano, ao submeter grupos economicamente excluídos à segregação espacial, nega-se a liberdade de acesso adequado a bens de consumo, condições de vida e infraestrutura urbana (SEN, 2008).

Hogan et al. (2001, p. 2) afirmam que, na atualidade, a exclusão social ameaça as metas do desenvolvimento, diluindo os ganhos das décadas recentes e aumentando a disparidade entre grupos sociais. Para os autores “a exclusão social contemporânea não se refere apenas ao acesso restrito ao consumo material, mas também ao difícil acesso aos serviços públicos e à maior vulnerabilidade ambiental”.

A temática da justiça ambiental nos interessa em razão das extremas desigualdades da sociedade brasileira. No Brasil, o país das grandes injustiças, o tema da justiça ambiental é ainda incipiente e de difícil

compreensão, pois a primeira suposição é de que se trate de alguma vara especializada em disputas diversas sobre o meio ambiente [...]. Assim, ironicamente, as gigantescas injustiças sociais brasileiras encobrem e naturalizam o fato da exposição desigual à poluição e do ônus desigual dos custos do desenvolvimento (HERCULANO, 2002, p. 5).

Em sua obra “Desenvolvimento como liberdade” Sen (2010, p. 29) defende a ideia de que a liberdade é o principal objetivo do desenvolvimento. A expansão das liberdades – além de tornar a vida mais rica e desimpedida, também permite que as pessoas sejam seres sociais mais completos, buscando suas aspirações e interagindo e influenciando o mundo: “o desenvolvimento tem de estar relacionado, sobretudo com a melhora da vida que levamos e das liberdades que desfrutamos”.

A expansão da liberdade é vista, por essa abordagem, como o principal fim e o principal meio de desenvolvimento. O desenvolvimento consiste na eliminação de privações de liberdade que limitam as escolhas e as oportunidades das pessoas de exercer ponderadamente sua condição de agente (SEN, 2010, p. 10).

Sen (2001) considera que a igualdade depende da liberdade de escolha e das oportunidades, sendo somente concretizada quando as pessoas têm condições para isso, ou seja, meios iguais para alcançar o que aspiram. Capacidade é liberdade e a igualdade é implícita à liberdade.

O crescimento econômico não pode sensatamente ser considerado um fim em si mesmo. O desenvolvimento tem de estar relacionado, sobretudo com a melhora da vida que levamos e das liberdades que desfrutamos. Expandir as liberdades que temos razão para valorizar não só torna a nossa vida mais rica e mais desimpedida, mas também permite que sejamos seres sociais mais completos, pondo em prática nossas volições, interagindo com o mundo em que vivemos e influenciando esse mundo (SEN, 2010, p. 29).

Na perspectiva de Nussbaum (2000), a garantia das capacidades visa estabelecer um patamar mínimo de realização; a autora afirma que para determinados aspectos “a necessária condição de justiça para a estruturação de uma política pública é conferir aos cidadãos certo nível básico de capacidade”.

Há que se considerar que a satisfação das necessidades não pode ser norteadas somente por aspectos econômicos e a renda não indica per si o bem-estar. Desenvolvimento diz respeito à capacidade de realização, a liberdade de escolher, o que é passível de se alcançar de acordo com os recursos disponíveis – desenvolvimento é o processo de ampliação das capacidades das pessoas em

realizarem o que valorizam (SEN, 2000). Para isso, o autor considera que todas as pessoas devem possuir uma igualdade de capacidades e estas devem ser garantidas por meio de políticas, a fim de desenvolver o potencial humano e viabilizar a conquista de oportunidades.

Os bens, serviços e atividades fornecidas pelo Estado, mercado ou comunidade que permitem que o indivíduo acumule ou renove ativos necessários para ter participação plena na sociedade são consideradas estruturas de oportunidades (JATOBÁ, 2011). Kaztman e Filgueiras (2006, p. 72) explicam:

[...] acesso a bens, serviços ou atividades que incidem sobre o bem-estar dos domicílios, seja porque os fazem usar seus próprios recursos mais facilmente, seja porque lhes possibilitam outros, úteis para que integrem a sociedade por meio dos canais existentes.

A facilidade de acesso a estruturas de oportunidades é determinada por outras estruturas de oportunidades, por exemplo a educação, que dá acesso a melhores possibilidades de trabalho e, conseqüentemente, melhor renda. Ou ainda o serviço de creche, que ao ser ofertado permite que os pais dediquem tempo a outras atividades, dentre elas as que geram renda para a família (KAZTMAN; FILGUEIRA, 2006).

Outro exemplo é a alocação de serviços de infraestrutura urbana em assentamentos, pois incide diretamente nos domicílios, melhorando o bem-estar, e indiretamente, criando condições favoráveis tanto para o aumento da disponibilidade da força de trabalho quanto da sua utilização mais eficiente (KAZTMAN; FILGUEIRA, 2006, p. 73).

Assim, os autores consideram que “as funções das estruturas de oportunidades podem ser classificadas em dois grandes grupos: as que provêm novos ativos ou regeneram aqueles esgotados e as que facilitam um uso mais eficiente dos recursos já disponíveis nos domicílios” (KAZTMAN; FILGUEIRA, 2006, p. 73).

Para caracterizar melhor as estruturas de oportunidades, é importante especificar um pouco mais como elas são proporcionadas pelo Estado, pelo mercado e pela comunidade. O Estado, cumprindo seu papel de provedor de bem-estar social, sempre foi o maior fornecedor de serviços que constituem fonte para acumulação de ativos para as famílias, especialmente nos estratos urbanos populares. Educação, saúde, seguridade social, programas de renda mínima, segurança alimentar e microcrédito são alguns exemplos de provisão direta. Acesso ao crédito para microempresas,

políticas para geração de empregos e incentivos para o funcionamento do terceiro setor são exemplos de provisão indireta. Outro papel do Estado é como empregador, oferecendo postos de trabalho mais estáveis e com cobertura de benefícios sociais. O Estado também é um regulador de outras fontes de ativo, como no caso do controle sobre o funcionamento do mercado e das relações capital – trabalho e na regulação do uso do solo urbano, por exemplo (KAZTMAN; FILGUEIRA, 2006, p. 75).

Trata-se de uma abordagem que permite que as pessoas façam suas próprias escolhas com base em duas concepções do que é uma boa vida, pois provém um conjunto básico de oportunidades e liberdades e propicia uma visão da vida das pessoas de forma diversa (NUSSBAUM, 2006).

Uma vida boa pressupõe escolhas genuínas, ou seja, as pessoas não podem ser obrigadas a viver de uma forma específica, ainda que seja considerada rica em distintos aspectos – a liberdade é importante para uma boa estrutura social, uma boa sociedade é uma sociedade de liberdade (SEN, 2010).

Ao entender a vida como um conjunto de atividades e modos de ser valiosos, para avaliar a qualidade da vida deveríamos observar a efetivação destas atividades e modos, ou seja, a capacidade de realizá-las. Isso não está necessariamente relacionado apenas a mercadorias ou rendimentos⁴, mas se tratam de combinações de distintas efetivações. A pobreza não se trata apenas de escassez de recursos, mas também de oportunidades (SEN, 1993).

Pode-se listar desde efetivações elementares como evitar a morbidade ou a mortalidade precoce, alimentar-se adequadamente, realizar os movimentos usuais, etc., até muitas efetivações complexas tais como desenvolver o auto respeito, tomar parte da vida da comunidade e apresentar-se em público sem se envergonhar [...]. O que se sustenta aqui é que as efetivações são constitutivas do ser de uma pessoa, e que uma avaliação do bem-estar de uma pessoa tem de tomar a forma de uma avaliação daqueles elementos constitutivos [...]. Uma efetivação é uma conquista de uma pessoa: é o que ela consegue fazer ou ser e qualquer dessas efetivações reflete, por assim dizer, uma parte do estado dessa pessoa [...]. A capacidade reflete a liberdade pessoal de escolher entre vários modos de viver (SEN, 1993, p. 317).

Nussbaum (2000) defende que as capacidades são valores norteadores para a sociedade no sentido das necessidades humanas básicas e, quando atendidas de forma adequada, possibilitam a vida digna. Para alcançar o justo exercício das funcionalidades, tidas como as atividades da vida diária, deve-se levar em consideração as inúmeras variações das capacidades e necessidades. Sen (2008)

⁴ O autor faz uma crítica à visão do PIB – Produto Interno Bruto como sinônimo de desenvolvimento.

defende que bem-estar é a possibilidade de morar em uma habitação salubre, estar bem nutrido, ter acesso a saúde, educação, etc. Não se trata de possuir bens, mas participar da sociedade, a igualdade possui um valor intrínseco que não se nota na limitada perspectiva da titularidade de bens e recursos.

A questão central é a qualidade de vida que podemos levar. A necessidade de possuir mercadorias para que se alcance um determinado patamar de condições de vida varia grandemente segundo características fisiológicas, sociais e culturais, além de outras igualmente contingentes [...]. O valor do padrão de vida repousa na vida, e não na posse de mercadorias, a qual tem relevância derivada e variável (SEN, 1990, p. 25).

Sen (2001) em “Desigualdade Reexaminada” comenta que a posição de uma pessoa no ordenamento social pode ser vista sob duas perspectivas: a primeira a realização concretizada, que diz respeito àquilo que conseguimos fazer e a segunda a liberdade para realizá-la, que é a oportunidade real para fazê-la, alcançá-la.

A liberdade real diferencia-se da liberdade formal – a primeira trata da liberdade efetiva das pessoas, enquanto a segunda trata dos direitos socialmente concebidos, que nem sempre representam garantias. As diversas formas de exclusão e de desigualdade social acabam por comprimir ou anular a liberdade efetiva das pessoas. Na perspectiva de Sen (2010) há três principais fontes de privação de liberdade: a pobreza econômica, a carência de serviços públicos e assistência social e a negação de liberdades políticas e civis.

[...] em situações de adversidade e privação persistentes, as vítimas acabam por perder a coragem em desejar coisas que outros, mais favoravelmente tratados pela sociedade, desejam confiantemente. A ausência do desejo por coisas além dos meios de que uma pessoa dispõe pode refletir não uma valoração deficiente por parte dela, mas apenas uma ausência de esperança, e o medo da inevitável frustração” (SEN, 1990, p. 10-11)

Neste sentido, Reicher (2009) comenta que as pessoas costumam adequar suas preferências ao que julgam que possam ter, o que é alcançável, o que a sociedade diz que podem ou não podem ter. Assim, torna-se tarefa difícil desenvolver políticas públicas que promovam melhorias nas condições de vida destas pessoas, pois pela situação de privação constante que vivem, não são capazes de perceber o que podem ser ou fazer.

Tal situação remete à problemática da geração e da distribuição de riquezas, indicando que é necessário encontrar novas formas de distribuir, de forma a ampliar a liberdade efetiva de cada vez mais pessoas (SEN, 2001). Para Cavalcanti (2012, p. 36) é o bem-estar social o objetivo do desenvolvimento:

Na verdade, só pode haver desenvolvimento que seja sustentável. Pois se ele é insustentável, vai acabar. Não é, portanto, desenvolvimento, mas alguma coisa como um espasmo da sociedade. O desenvolvimento sustentável é aquele que dura. Quem o sustenta em primeiro lugar é a natureza, o ecossistema, do qual dependemos para tudo. Dessa forma, para que possa sustentar-se, ele tem que levar em conta as regras e os limites da natureza. Sem descuidar do bem-estar humano, dos valores da cultura, da realização plena da cidadania [...]. No fundo, trata-se de minimizar o uso da natureza, com obtenção de máximo bem-estar social.

Sen (2001) considera que as políticas públicas devem incorporar a pluralidade de valores da sociedade, mas atualmente há uma simplificação das motivações das pessoas na economia, sendo necessárias outras definições de racionalidade. Cavalcanti (2012) observa que as concepções de desenvolvimento de Celso Furtado e Amartya Sen permitem admitir a condição de sustentabilidade, ainda que suas obras não versem sobre este conceito.

A questão central é a qualidade da vida que podemos levar. A necessidade de possuir mercadorias para que se alcance um determinado patamar de condições de vida varia grandemente segundo características fisiológicas, sociais e culturais, além de outras igualmente contingentes [...]. O valor do padrão de vida repousa na vida, e não na posse de mercadorias, a qual tem relevância derivada e variável [...]. Para levar a vida sem sentir vergonha, para ser capaz de visitar e cultivar amigos, para manter-se a par do que está acontecendo e sobre o que os outros estão falando, e assim por diante, é preciso um conjunto mais caro de bens e serviços em uma sociedade geralmente mais rica, e na qual um grande número de pessoas tem, digamos, meios de transporte, vestimenta adequada, aparelhos de rádio e televisão etc. (SEN, 1990, p. 18-25).

Neste sentido, a explanação de Lefebvre (1991, p. 135) a respeito do direito à cidade, a usufruir e experimentar a centralidade urbana aproxima-se da ampliação da liberdade proposta por Amartya Sen:

O direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade) estão implicados no direito à cidade.

Para Harvey (2008; 2014), o direito à cidade está além da liberdade individual de acessar recursos urbanos, mas é o direito de nos mudar mudando a cidade. É um direito comum, não individual, pois esta transformação é dependente do exercício de poder coletivo para remodelar os processos de urbanização. Reivindicar este direito é reivindicar o poder de configurar os processos de urbanização, a forma como as cidades são feitas e refeitas, sendo necessário intervir de maneira radical e fundamental.

Em condições difíceis, no seio dessa sociedade que não pode opor-se completamente a eles e que, no entanto, lhes barra a passagem, certos direitos abrem caminho, direitos que definem a civilização (na, porém frequentemente contra a sociedade — pela, porém frequentemente contra a 'cultura'). Esses direitos mal reconhecidos tornam-se pouco a pouco costumeiros antes de se inscreverem nos códigos formalizados. Mudariam a realidade se entrassem para a prática social: direito ao trabalho, à instrução, à educação, à saúde, à habitação, aos lazeres, à vida. Entre esses direitos em formação figura o direito à cidade (não à cidade arcaica, mas à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses momentos e locais etc.). A proclamação e a realização da vida urbana como reino do uso (da troca e do encontro separados do valor de troca) exigem o domínio do econômico (do valor de troca, do mercado e da mercadoria) e, por conseguinte se inscrevem nas perspectivas da revolução sob a hegemonia da classe operária (LEFEBVRE, 1991, p. 138-139).

Sobre a visão de Lefebvre do direito à cidade, Harvey (2014, p. 11) comenta:

Esse direito, afirmava ele, era ao mesmo tempo uma queixa e uma exigência. A queixa era uma resposta à dor existencial de uma crise devastadora da vida cotidiana na cidade. A exigência era, na verdade, uma ordem para encarar a crise nos olhos e criar uma vida urbana alternativa que fosse menos alienada, mais significativa e divertida, porém, como sempre em Lefebvre, conflitante e dialética, aberta ao futuro, aos embates (tanto temíveis como prazerosos), e à eterna busca de uma novidade incognoscível.

Para Harvey (2014) este direito está acima da lógica liberal e neoliberal que visa o lucro e prega o direito à propriedade privada, trata-se de ambição coletiva fundada nos direitos humanos, direitos essenciais.

Para Lefebvre, consequentemente, o direito à cidade significa o direito a viver numa sociedade onde todas as pessoas têm a mesma liberdade para satisfazer seus próprios desejos e onde todos recebem apoio para fazê-lo. A frase adotada por David Harvey a cidade do desejo mais íntimo do coração tem um sentido semelhante: a cidade é uma maneira de fazer referência àquela sociedade particularmente adequada para Lefebvre porque incorpora sua visão de urbanidade, das relações sociais, físicas e

econômicas entre as pessoas dentro de uma sociedade plenamente desenvolvida orientada ao humano, cuja possibilidade é abordada até agora, na sua maior expressão, nas cidades da vida contemporânea (MARCUSE, 2010, não p.).

Na visão dos autores brasileiros Ribeiro e Santos Junior (2011, não p.), duas grandes questões sintetizam a dinâmica das cidades, a questão democrática e a questão distributiva:

A questão democrática se traduz na capacidade da cidadania ativa de substituir a coalizão de interesses que sustentou o processo de acumulação urbana recente, por um regime político republicano capaz de assegurar a todos o direito à cidade, isto é, o direito à participação nos processos deliberativos que dizem respeito à cidade, à coletividade urbana e seus destinos. A questão distributiva refere-se à quebra do controle excludente do acesso à riqueza, à renda e às oportunidades geradas no (e pelo) uso e ocupação do solo urbano, assegurando a todos o direito à cidade como riqueza social em contraposição a sua mercantilização.

Rolnik et al. (2012) consideram que a luta pelo direito à cidade, sobretudo pelo direito à moradia (sendo um de seus principais elementos) surgiu como resposta ao modelo de urbanização excludente, baseado no espólio, que assolou as cidades brasileiras e absorveu um grande contingente de migrantes pobres, mas nunca foi capaz de integrá-los.

O Direito à Cidade, assim, pode ser considerado um direito complexo, que aglutina a fruição de todos os direitos sociais, econômicos e culturais em sua amplitude, tendo como fundamento a liberdade que, por sua vez, é pressuposto do Direito ao Desenvolvimento. O fim do Direito à Cidade é o Direito ao Desenvolvimento (HILÁRIO; PORTO, 2018, p. 140).

Hilário e Porto (2018) consideram que quem habita a cidade é elemento central na questão do direito à cidade – é um direito do cidadão, do morador de usufruir dos recursos urbanos, de poder alterar a cidade e até mesmo de seu próprio papel, de acordo com padrões de necessidade e prioridade coletivamente designados.

A cidade significa, simultaneamente, uma forma de organizar o território, mas também uma relação política. Ser habitante da cidade implica em participar de alguma forma da vida pública, ainda que – na maioria dos casos – a participação limite-se a submissão a regras e regulamentos (ROLNIK, 1995).

Harvey (2008b, p. 11), entende que a cidade pode ser julgada e entendida em relação ao que desejamos “a liberdade da cidade é, portanto, muito mais que um direito de acesso àquilo que já existe: é o direito de mudar a cidade mais de acordo com o desejo de nossos corações”.

O direito à cidade não pode ser concebido simplesmente como um direito individual. Ele demanda esforço coletivo e a formação de direitos políticos coletivos ao redor de solidariedade sociais. No entanto, o neoliberalismo transformou as regras do jogo político. A governança substituiu o governo, os direitos e liberdades têm prioridades sobre a democracia, a lei e parceiras público-privadas sem transparência substituíram as instituições democráticas, a anarquia do mercado e do empreendedorismo competitivo substituíram as capacidades deliberativas baseadas em solidariedade sociais [...]. A luta pelo direito à cidade merece ser realizada. Deve ser considerada inalienável. A liberdade da cidade precisa ser, todavia, alcançada (HARVEY, 2008b, p. 15-16).

Ribeiro e Santos Junior (2011, p. 14) afirmam que “os conhecidos e assustadores problemas das nossas cidades devem, portanto, ser entendidos como parte fundamental da nossa questão nacional”. Os autores fazem referência aos mecanismos que tornam a cidade uma máquina de acumulação de riqueza, mas também mantém o Brasil em uma posição de “nação inacabada”.

Morais (2017) critica esta visão da riqueza como um fim, que despreza os conteúdos da vida e destrói a natureza e o ser.

Para tanto, a vida humana precisa assumir a dimensão de um equivalente geral, em nível global, com força para sobrepujar outro equivalente geral, o dinheiro, em uma concretude que torne comum e igual o valor da vida para cada um e para todos, isto é, na produção do espaço. A vida humana entendida enquanto direito de existência igual para todos, de direito ao resultado da produção social, da distribuição da produtividade do trabalho, tendo em consideração que cada vida tem o mesmo valor em qualquer tempo e espaço. Todavia, para trilharmos esse caminho torna-se necessário o despertar de uma nova consciência global para o desenvolvimento focado no sentido da vida humana e não no da riqueza abstrata. Esta consciência tem de partir necessariamente da ideia de que nenhum homem deve subjugar outro, seja por raça, riqueza ou poder, na medida em que cada vida se equivale (MORAIS, 2017, p. 42).

Harvey (2012, p.88) aponta como direção a unificação das lutas em torno do direito à cidade, como lema operacional e político:

A democratização deste direito e a construção de um amplo movimento social para fortalecer seu desígnio é imperativo, se os despossuídos pretendem tomar para si o controle que, há muito, lhes tem sido negado,

assim como se pretendem instituir novos modos de urbanização. Lefebvre estava certo ao insistir que a revolução tem de ser urbana, no sentido mais amplo deste termo, ou nada mais.

No Brasil, o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257 de 2001) tem como uma de suas diretrizes a “garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações” (BRASIL, 2001). O Estatuto da Cidade representa uma conquista importante, ele estabelece os instrumentos da Política Urbana e regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal.

Sanches e Araújo Junior (2017, p. 15) entendem que o direito à cidade se apresenta como conceito questionador da forma como as cidades são construídas na sociedade capitalista, onde a ideia da cidade como mercadoria é tomada em detrimento de seus usos sociais e coletivos. Assim, este direito só é passível de efetivação mediante o rompimento com a lógica capitalista de produção do espaço urbano. Apesar disso, os autores ainda consideram o Estatuto da Cidade um avanço: “no que diz respeito ao ordenamento jurídico, o Brasil possui um sólido arcabouço legal no qual se fundamenta o Direito à Cidade nas suas mais diversas dimensões”. Rodrigues (2004, p. 23-24) destaca:

Os princípios do Estatuto da Cidade contêm possibilidades e virtualidades para a construção da utopia do Direito à Cidade. As contradições, as controvérsias, os conflitos, os paradoxos reais ou aparentes mostram que há entraves que precisam ser superados para que o planejamento do uso do solo urbano, como processo, possa realmente constituir um novo paradigma de planejamento, construindo-se a utopia do Direito à Cidade [...]. A utopia do Direito à Cidade impõe que o urbano seja compreendido como modo de vida e que, além da dinâmica do uso do solo, outras dinâmicas, entre as quais as culturais, as questões de gênero, de etnia, do trabalho e suas relações, do uso do espaço público, da apropriação e uso do espaço coletivo, da segurança de vida, enfim, a utopia do Direito à Cidade devam garantir a reprodução da vida [...]. A construção da utopia do Direito à Cidade depende, fundamentalmente, da ação política da sociedade civil organizada e de estudos que possibilitem construir uma teoria geral dos tempos-espacos urbanos.

Diante do exposto, a democratização do direito à cidade também pode ser compreendida como ampliação da liberdade nas cidades. Assim, reafirma-se o caráter multidimensional do “viver a cidade”, do “experimentar a centralidade” e todas as benesses que a cidade potencialmente pode oferecer a seus habitantes,

mas também se evidenciam as limitações das abordagens simplistas na resolução de seus problemas, sobretudo da moradia e da mobilidade urbana.

Na sequência, discute-se a (in) justiça ambiental. Para além de seu conceito, a justiça ambiental enquanto movimento também abarca a luta pelo direito à cidade, na ânsia de prover equidade no acesso aos bens ambientais, dentre eles o solo urbano.

2.1.2 (In) Justiça Ambiental

O discurso hegemônico trata a crise ecológica como global e generalizada, de tal forma que os riscos e impactos decorrentes da poluição e destruição gerada pelas atividades humanas atingiriam a todos de maneira indistinta, independentemente de origem, credo, cor ou classe. Por trás desse discurso fundamentado no desperdício e na escassez, está um raciocínio simplista que vê a solução para os problemas ambientais como de ordem técnica, deixando as questões sociológicas e de apropriação extensiva e intensiva do meio ambiente de lado (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009).

Dessa maneira, oculta-se a forma como tais riscos e impactos estão distribuídos em termos de incidência e intensidade, deixando de atentar para o fato de que a maior parte dos riscos e impactos ambientais socialmente induzidos recai sobre os mais pobres e os grupos étnicos desprovidos de poder, gerando o que vem sendo chamado de injustiças ambientais (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009).

Conforme a Rede Brasileira de Justiça Ambiental – RBJA (2001, não p.), injustiça ambiental é:

[...] o mecanismo pelo qual sociedades desiguais, do ponto de vista econômico e social, destinam a maior carga dos danos ambientais do desenvolvimento às populações de baixa renda, aos grupos raciais discriminados, aos povos étnicos tradicionais, aos bairros operários, às populações marginalizadas e vulneráveis.

As injustiças também podem surgir por políticas elaboradas e/ou aplicadas de forma não democrática, resultando em normas discriminatórias, de viés tecnocrático, sem contemplar prioridades de grupos sociais mais pobres e/ou marginalizados. Além disso, a desigualdade ambiental pode manifestar-se sob a forma de proteção

ambiental desigual ou sob a forma de acesso desigual aos recursos ambientais. A proteção ambiental é desigual quando a implementação de políticas ambientais ou sua omissão gera riscos ambientais desproporcionais, intencionais ou não intencionais e estes recaem sobre a população mais carente (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009).

A busca pela equidade era a principal reivindicação do movimento de Justiça Ambiental, pleiteando a isonomia de acesso aos bens ambientais disponíveis, para fruição racional. Como dimensão substantiva, tinha-se que os ônus decorrentes do desenvolvimento econômico, especialmente os alcançados de forma irresponsável por agentes públicos e empresários, deveriam ser preferencialmente eliminados ou, pelo menos, suportados igualmente por toda a coletividade, enfatizando o controle social e a participação dos segmentos afetados pelas ações/omissões governamentais. Na prática, verifica-se que são os grupos vulneráveis e as minorias de pouca ou nenhuma representatividade política ou financeira, por questões de discriminação religiosa, étnica ou econômica, que suportam o maior fardo ambiental. A Justiça Ambiental contesta a ineficácia da legislação ambiental que deixa de alcançar todas as camadas sociais, marginalizando, ainda mais, comunidades já excluídas economicamente (SÉGUIN, 2017, p. 142).

O acesso desigual aos recursos ambientais “[...] se manifesta tanto na esfera da produção, no que diz respeito aos recursos do território, como na esfera do consumo, com os recursos naturais já transformados em bens manufaturados” (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009, p. 74). Na esfera da produção, ocorre a continua destruição de formas não capitalistas de apropriação da natureza, sendo seus protagonistas atingidos pelos impactos ambientais gerados pelas formas capitalistas de produção. Na esfera do consumo, por sua vez, o acesso desigual se expressa na extrema concentração de partes do meio ambiente e de recursos naturais em poucas mãos, ao passo que uma grande parcela da população fica abaixo dos patamares necessários à sua sobrevivência.

O pensamento ecológico conservador, comumente atribuído para a solução dos problemas ambientais, traz consigo muitas vezes a negação da injustiça ambiental, tentando afirmar que estas injustiças ocorreriam apenas entre indivíduos, e não entre classes ou grupos sociais, que algumas pessoas aceitariam voluntariamente a injustiça/desigualdade em troca de vantagens, que a injustiça seria resultado inevitável da operação dos mecanismos de mercado, ou que seria apenas uma máscara para a ânsia por poder das comunidades (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009, p. 76-77).

Em contraposição a esse discurso, Acselrad, Mello e Bezerra (2009) salientam que para os movimentos por justiça ambiental a promoção da justiça social é fundamental para se enfrentar a crise ambiental, já que a desigualdade social e de poder está na raiz da degradação ambiental. De acordo com os autores, “[...] quando os benefícios de uso do meio ambiente estão concentrados em poucas mãos, assim como a capacidade de transferir ‘custos ambientais’ para os mais fracos, o nível geral de ‘pressão’ sobre ele não se reduz” (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009, p. 76-77).

Essa conceituação de justiça ambiental permite aglutinar pessoas, organizações e movimentos sociais, desfazendo cisões entre o ecológico, o social e as questões de saúde, e tem sido importante referencial para o enfrentamento dos riscos em contextos vulneráveis como o brasileiro, pois articula o ambientalismo com a justiça social na luta contra os efeitos negativos do capitalismo em sua atual configuração. Isso ocorre porque os malefícios do desenvolvimento econômico e industrial recaem sobre determinadas parcelas da população e esses processos injustos e excludentes configuram verdadeiros “territórios de exclusão” e “zonas de sacrifício” (LEÃO, 2013, p. 189-190).

Os movimentos por justiça ambiental surgiram inicialmente nos Estados Unidos, nos anos 1980, com origem nos debates sobre as condições inadequadas de saneamento e a disposição indevida de lixo tóxico e perigoso em regiões de moradia, bem como as condições inadequadas de trabalho, especialmente referindo-se às comunidades negras e de baixa renda. Em um primeiro momento os movimentos surgem a partir de uma articulação criativa entre lutas de caráter social, territorial, ambiental e de direitos civis (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009).

Martinez-Alier (2009) observa que o movimento de justiça ambiental americano se distingue dos movimentos de justiça ambiental de outros países, como o Brasil. Nos Estados Unidos as lutas concentram-se em grupos minoritários e contra o racismo ambiental, enquanto em outros países a luta é contra impactos ambientais que ameaçam a maior parte da população: os pobres.

É por meio desses movimentos que “fenômenos vão sendo construídos e expostos à esfera pública, assim como velhos fenômenos são renomeados como ‘ambientais’, e um esforço de unificação engloba-os sob a chancela da proteção ao meio ambiente” (ACSELRAD, 2010, p. 103).

A justiça ambiental, como paradigma social e político quanto à forma de enfrentar as diversas questões relacionadas ao meio ambiente, visa uma nova racionalidade socioecológica que reorienta práticas de organização dos movimentos sociais, exigindo um novo modelo de desenvolvimento e de sociedade que possibilite o exercício da cidadania ambiental de forma democrática (SOUZA PORTO; FIRPO PORTO, 2015, p. 172).

Segundo Acselrad, Mello e Bezerra (2009), o termo justiça ambiental implica o direito a um meio ambiente seguro, sadio e produtivo para todos, que é considerado em sua totalidade, incluindo as dimensões ecológicas, físicas, construídas, sociais, políticas, estéticas e econômicas. Os autores citam as estratégias dos movimentos de justiça ambiental: produção de conhecimento próprio: contracorrente à produção de conhecimento científico que vem atender as demandas do livre mercado; pressão pela aplicação universal das leis: forma de assegurar que não ocorra a proteção ambiental desigual; pressão pelo aperfeiçoamento da legislação de proteção ambiental: articulação, mobilização, construção de espaços públicos de debate e canais de conversação dos movimentos com parlamentares; pressão por novas racionalidades no exercício do poder estatal: alterar a cultura das entidades públicas responsáveis pela intervenção estatal sobre o meio ambiente; introdução de procedimentos de avaliação de equidade ambiental: proposição de alternativas de avaliação de impacto ambiental que considerem as dimensões sociopolíticas e culturais, que têm sido preteridas por interesses econômicos; ação direta: passeatas, ocupação de obras e empresas, etc.; difusão espacial do movimento: internacionalização das bandeiras e articulações em torno da justiça ambiental, como forma de deter a mobilidade espacial do capital.

Para Clayton (2000), a justiça ambiental pode assumir duas distintas formas: equidade e questões procedimentais. A primeira refere-se ao fato de que grupos de pessoas ou países consomem mais recursos naturais em relação a outros, sendo estes os atingidos pelo ônus ambiental, fenômeno justificado por seu baixo poder político e reivindicatório. A busca pela equidade deseja garantir que o ônus ambiental não recaia sobre nenhum grupo de forma desproporcional. A segunda trata da oportunidade de participação da população interessada em processos decisórios de regulações ambientais, o que é garantido por lei (audiências), mas não ocorre de forma efetiva.

Acselrad (2000) afirma que os sujeitos sociais que buscam trazer à tona a importância de uma relação lógica entre injustiça social e degradação ambiental são

os que não confiam no mercado como instrumento de superação da desigualdade ambiental e como promotor de princípios do que se entenderia por justiça ambiental. Para estes sujeitos, é fato a desigualdade social na exposição aos riscos ambientais e enfrentar a degradação do meio ambiente também é oportunidade para avançar no processo de democratização.

Para Souza Porto e Firpo Porto (2015, p. 153) “a justiça ambiental deve ser entendida menos do ponto de vista da judicialização dos conflitos e relações sociais, e mais do ponto de vista ético, político, da democracia e dos direitos humanos”.

O conceito de Justiça Ambiental é oriundo do clamor da população pobre e de etnias socialmente discriminadas e vulnerabilizadas (HERCULANO, 2002), mas para Martinez-Alier (2009), o movimento por justiça ambiental também pode ser visto como uma nova corrente do ecologismo, chamada ecologismo dos pobres.

Sua preocupação principal, portanto, não está relacionada a uma reverência sagrada à natureza, mas, sim, a um interesse pelo meio ambiente como fonte de condição para subsistência humana. Sua ética nasce de uma demanda por justiça social. Uma corrente ecológica de pensamento, que se expande internacionalmente, na exata proporção em que se expande a economia globalizada, aumenta os impactos sobre o meio ambiente e crescem as desigualdades sociais (RAMMÉ, 2012, p. 24).

No Brasil, por influência da vinda de representantes do Movimento de Justiça Ambiental norte-americano em 1998, criou-se a Rede Brasileira de Justiça Ambiental (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009). Para Arenhardt (2015, p. 50) “os princípios e práticas da justiça ambiental tem um longo caminho a percorrer, uma vez que as desigualdades sociais em nosso país são enormes e bastante visíveis”.

Conforme a RBJA (2001, não p.) Justiça Ambiental pode ser definida como o conjunto de princípios e práticas que garantam que nenhum grupo social tenha que suportar uma parcela desproporcional de consequências ambientais negativas oriundas de operações econômicas, decisões políticas, programas governamentais ou de sua omissão; garantam justiça acesso aos recursos ambientais do país; assegurem acesso a informações ambientais e aos processos democráticos e participativos na definição de ações que lhes dizem respeito; favorecem a formação de sujeitos coletivos de direitos, movimentos sociais e afins, com o objetivo de torná-los protagonistas na construção de modelos alternativos de desenvolvimento,

assegurando a democratização do acesso aos recursos ambientais e a sustentabilidade do seu uso.

O movimento por justiça ambiental tem como fundamentos a equidade e a justiça, onde a RBJA possui papel atuante produção de conhecimento e na articulação de movimentos sociais. Seus princípios são a promoção do diálogo entre atores, viabilizando a troca de experiências, ideias e informações; o desenvolvimento de instrumentos de promoção da justiça ambiental como metodologias de avaliação de equidade ambiental; a contribuição para o estabelecimento de novas agendas de ciência e tecnologia (PORTO, 2007).

Algumas iniciativas da rede foram mobilizações contra a transferência de resíduos para estados com legislação ambiental mais permissiva; contra a exploração de petróleo em terras indígenas e parques nacionais em países de legislação ambiental menos rígida; contra a importação de pneus reformados, proibidos pela legislação brasileira; contra a flexibilização da legislação referente aos níveis de emissão atmosférica e de descarte de óleo pelas plataformas marítimas; pelo banimento de substâncias tóxicas como o amianto e o mercúrio; contra grandes empreendimentos, como barragens e monoculturas; contra a violência no campo; de questionamento da ideologia do crescimento econômico a qualquer custo; etc. (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009).

As lutas contra conflitos e injustiças ambientais no Brasil são diversas. Conforme reportagem de Grandelle (2014) para o Jornal O Globo, baseada no levantamento realizado pela ONG Ejolt (*Environmental Justice Organizations, Liabilities and Trade*) e pela Universidade Autônoma de Barcelona (UAB), o Brasil era o terceiro país do mundo com mais conflitos ambientais. Em 2015, o número de conflitos ambientais registrado para o Brasil no *Environmental Justice Atlas* da ONG Ejolt e da UAB – que analisa situações de conflitos ambientais no mundo todo – era de 65 casos.

Quando a busca por conflitos no território nacional ocorre por um sistema local, como o Mapa de Conflitos Envolvendo Injustiça Ambiental e Saúde no Brasil, portal criado em 2010 pela Fiocruz e demais parceiros, observa-se que o número de casos é ainda maior. Só em 2010, ano de lançamento da plataforma, eram contabilizadas 343 situações conflituosas ligadas à questão ambiental no território nacional. Desses casos, cerca de 31% ocorreram em espaços urbanos. Os

principais impactos e riscos ambientais registrados nos casos foram alteração do regime tradicional de uso e ocupação do solo, falta de demarcação do território tradicional, poluição de cursos hídricos, solo e/ou atmosfera, danos a áreas protegidas, alteração no ciclo reprodutivo de fauna, desmatamento, etc. Conforme apresentado no portal, essas situações desencadeiam diversos danos às populações associadas, dos quais o principal é a perda da qualidade de vida de maneira geral.

Porto e Milanez (2009) apresentam uma tipologia dos conflitos socioambientais no Brasil, destacando seus respectivos impactos ao meio natural e à saúde humana. Os autores identificam quatro categorias de conflito, sendo que três delas estão relacionadas à inserção do país no mercado global através da produção de *commodities* (uso da terra na produção agrícola e animal; mineração e à produção industrial, em especial indústrias químicas e petroquímicas, aos ciclos de produção do aço e do alumínio; produção de energia e grandes obras de infraestrutura) e uma quarta categoria de conflitos urbanos associados à moradia e infraestrutura das cidades.

No Mapa de Conflitos Envolvendo Injustiça Ambiental e Saúde no Brasil é possível encontrar sete registros de grandes conflitos envolvendo moradores de periferias, ocupações ou favelas. Dentre eles “A luta de centenas de famílias da Ocupação Mauá por moradia” em São Paulo, “Moradores da Vila União de Curicica lutam contra remoções e por indenizações justas” no Rio de Janeiro, “Comunidades de Belo Horizonte e Contagem lutam por direito à moradia” em Belo Horizonte e Contagem e “Mais de mil famílias da Ocupação Dandara lutam para garantir seu direito fundamental à moradia” também em Belo Horizonte.

Herculano (2002) destaca a extrema injustiça na distribuição de renda e de recursos naturais no Brasil, bem como o tímido espaço conquistado para cidadania e direitos, tendo como reflexo o desprezo pelo espaço comum, pelo meio ambiente, confundindo-se com o desprezo pelas pessoas pobres e suas localidades. Assim, a lógica do mercado imobiliário e o argumento da renda naturaliza a negligência do poder público em relação a bairros operários, onde se encontram as indústrias de maior impacto ambiental negativo.

Que nenhum grupo social esteja acima da lei, como nenhuma pessoa está acima da lei. Isto está na Constituição, mas quando é implementado, as

peças e comunidades mais poderosas costumam ter advogados, experts e dinheiro para, frequentemente, obter proteção (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009).

A mercantilização das cidades segue o modelo desigual e degradador de desenvolvimento brasileiro e mundial, tendo como consequência nociva problemas socioambientais de moradia e no seu entorno, como a falta de saneamento ambiental adequado, acúmulo de resíduos sólidos, dentre outras vulnerabilidades socioambientais, não garantindo uma qualidade de vida digna e bem-estar para toda a população urbana (RBJA, 2007).

Traz como resultado cidades que são a materialização de nossa sociedade desigual, marcadas pela precariedade e irregularidade territorial e pela segregação socioespacial da grande maioria de sua população. Produz o Racismo Ambiental, presente, nas áreas urbanas, em relação à população moradora das favelas e dos bairros afastados e zonas de risco, que sofre com as pressões da especulação imobiliária, com a utilização de seus locais de moradia para a localização de lixões e depósitos de resíduos tóxicos e com o preconceito (RBJA, 2007, p. 1).

O direito à justiça ambiental pressupõe o direito à moradia digna; para a RBJA (2007), justiça ambiental é um conceito fundamental para construir um novo modelo de cidade mais democrática, pois se trata da reivindicação de cidades que ofereçam qualidade de vida a todos os seus moradores. Além disso, a luta por justiça ambiental denuncia “a lógica perversa da desigualdade social no nosso país, que concentra renda e os espaços e recursos ambientais na mão de quem tem mais poder” (RBJA, p. 2, 2007).

Se, por um lado, sabe-se que os mecanismos de mercado trabalham no sentido da produção da desigualdade ambiental - os mais baixos custos de localização de instalações com resíduos tóxicos apontam para as áreas onde os pobres moram - o discurso dos movimentos não deixa de considerar, por outro lado, o papel da omissão das políticas públicas favorecendo a ação perversa do mercado (ACSELRAD, 2002, p. 54).

Considerando a discussão apresentada em torno dos conceitos de justiça e injustiça ambiental, esta pesquisa considera que a injustiça ambiental é a distribuição desigual dos recursos naturais, das benesses e dos danos do

desenvolvimento, sendo a justiça ambiental seu estado antagônico, ou seja, a distribuição equânime⁵.

A desigualdade ambiental ocorre quando indivíduos ou grupos sociais não estão em situação de igualdade no acesso a bens e amenidades ambientais ou ainda em relação à exposição a riscos ambientais. Assim, o cenário de desigualdade ambiental está relacionado à localização do domicílio, qualidade da moradia e ainda a disponibilidade de meios de transporte (TORRES, 1997).

Para Torres (1997), a desigualdade ambiental pode ainda estar relacionada a outras formas de desigualdades existentes, como é o caso da desigualdade racial e de grupos de renda, onde há uma exposição simultânea do indivíduo ou grupo a dois ou mais formas de desigualdade.

Sassen (1993) observa que a própria dinâmica da metrópole aparta a população pobre dos centros econômicos e de serviços e, conseqüentemente, limita o acesso a emprego e renda. Na ausência de um planejamento urbano eficaz e que provenha habitação em áreas adequadas, esse processo faz com que a urbanização precária avance em unidades de conservação ambiental ou áreas de risco (HOGAN et al., 2001).

Teodoro (2013, p. 14) afirma que na história e principalmente a partir do manifesto do capitalismo “o natural passou a subjugar-se ao social, uma inversão que ajudou a promover as perenes diferenciações entre os indivíduos”, sendo as injustiças ambientais feitas das injustiças sociais. Na atualidade, a sustentabilidade apresenta-se como referência na geração de mudanças deste cenário, mas na prática é marcada por ser um sistema mecanicista, neutro e generalizado, desconsiderando a complexidade da relação sociedade-natureza “como problemática, o termo sustentabilidade esvazia-se do próprio sentido e torna-se, apenas, um artifício discursivo, com apropriações de acordo com valores e interesses, relativos à época, de determinados grupos hegemônicos.

Assim, o mercado apropriou-se da “sustentabilidade ambiental”, tornando-a base para a especulação imobiliária e a propaganda (RBJA, 2007). Com o aumento da percepção ambiental pela sociedade, a natureza tornou-se um elemento valorizado, fazendo com que as áreas urbanas que não eram rentáveis para o mercado – e que anteriormente eram “deixadas” para as pessoas sem direito à

⁵ Este conceito foi sintetizado pela autora para fins de pesquisa, com base nos conceitos e discussões dos autores apresentados no capítulo.

cidade ocuparem – passassem a ser reivindicadas como áreas de proteção, conservação, bancos de biodiversidade, paisagem, etc. Consequentemente surge o conflito: o que fazer com a população que ali vive? (HERCULANO, 2002).

Existe no falso discurso da sustentabilidade ambiental uma contradição do mercado imobiliário, que precisa vender a imagem de uma “boa cidade” como mercadoria, ao mesmo tempo em que a especulação imobiliária leva a depredá-la. Os elementos ambientais valorizados pela elite são o microclima, a qualidade do ar, a presença do verde, o nível de ruído e o valor arquitetônico. Tais características estão presentes nos bairros reservados aos “quadros”, isto é, aos especialistas e administradores do capital. Nesse contexto, o trabalhador é visto como “externalidade”, como algo que deve ser “jogado para fora e, se possível, para longe dos olhos da elite”; para as chamadas “zonas de sacrifício” ou áreas de risco, como o entorno das fábricas, encostas, alagadiços e áreas da periferia da cidade (RBJA, 2007, p. 1).

A RBJA (2007) reafirma a necessidade de exigir um enfoque para a sustentabilidade que privilegie a preservação da vida na cidade, voltada à inclusão social. Leff (2006, p. 457) complementa:

O movimento ambiental não incide apenas sobre o problema da distribuição do poder e da renda, da propriedade formal da terra e dos meios de produção, e da incorporação da população aos mecanismos de participação aos órgãos corporativos da vida econômica e política. As demandas ambientais propugnam pela participação democrática da sociedade na gestão de seus recursos reais e potenciais, assim como no processo de tomada de decisões para a escolha de novos estilos de vida e pela construção de futuros possíveis sob os princípios de pluralidade política, equidade social, diversidade étnica, sustentabilidade ecológica, equilíbrio regional e autonomia cultural.

O autor destaca ainda que a desarticulação dos poderes dominantes que incidem sobre a autonomia dos povos deve ser concretizada pela equidade – não como um padrão homogêneo, que simplesmente divida recursos e custos ambientais, mas uma equidade que permita que os valores sociais e culturais de cada comunidade sejam os mediadores (LEFF, 2006).

Nas cidades é por meio da mercantilização do solo que os poderes dominantes agem, como observam Ribeiro e Santos Junior (2011, p. 13).

A cidade brasileira contemporânea resulta da combinação de dois mecanismos complementares: a liberdade para os agentes capitalistas tratarem e negociarem a cidade (em especial a moradia e o solo urbano) como mercadoria (ou seja, a livre mercantilização) e a perversa política de tolerância com todas as formas de uso e apropriação do solo urbano (o que

permitiu não somente as ocupações ilegais das favelas e loteamentos irregulares, mas também as formas ilegais de ocupação de áreas nobres pelas classes médias e pelas elites).

Esta questão é discutida na sequência em “O solo urbano na perspectiva da habitação popular”, centrando a reflexão na mercantilização do solo urbano e os problemas gerados por ela na urbanização brasileira e nos programas habitacionais.

2.2 O SOLO URBANO NA PERSPECTIVA DA HABITAÇÃO POPULAR

É possível encontrar nas metrópoles brasileiras, como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte entre outras, a população pobre vivendo próxima a lixões, aterros sanitários, áreas inundáveis, plantas industriais e outras localizações similares, constituindo assim casos de injustiça ambiental. Tratam-se de zonas de sacrifício, onde a população pobre e discriminada é forçada a viver, frequentemente em situações de vulnerabilidade socioambiental (CARTIER et al., 2009).

A vulnerabilidade socioambiental pode ser conceituada como uma coexistência ou sobreposição espacial entre grupos populacionais pobres, discriminados e com alta privação (vulnerabilidade social), que vivem ou circulam em áreas de risco ou de degradação ambiental (vulnerabilidade ambiental). Normalmente, o conceito de vulnerabilidade social no campo ambiental ou dos desastres está associado a uma exposição diferenciada frente aos riscos, e designa a maior susceptibilidade de certos grupos populacionais preverem, enfrentarem ou sofrerem as consequências decorrentes de algum tipo particular de perigo (CARTIER et al., p. 2696, 2009).

A sub-habitação é uma importante questão socioambiental brasileira e a persistência de situações de precariedade habitacional nas grandes metrópoles do país mostra que a luta pela terra urbanizada “é uma dimensão latente da questão ambiental urbana brasileira” (CIDADE, 2013, p. 178).

A escolha de moradia frente aos riscos ambientais geralmente está relacionada com a capacidade financeira dos grupos sociais. Se por um lado os grupos economicamente mais abastados podem abandonar áreas cujo ambiente oferece algum tipo de risco, por outro a camada populacional mais pobre não tem opção de saída destes espaços, fortalecendo o laço entre vulnerabilidade social e vulnerabilidade ambiental. Além da financeira, discriminações étnicas podem influenciar a concentração e segregação de determinados grupos populacionais em áreas de maior degradação e risco ambiental (CARTIER et al., p. 2696, 2009).

A Constituição Federal incluiu o direito à moradia como direito social em 1996, mas em 1988 o texto original já se referia à habitação como competência comum das instâncias governamentais. Apesar disso, as favelas brasileiras somam cerca de 3,2 milhões de unidades e o déficit habitacional no Brasil é de aproximadamente 5,5 milhões de unidades – 1,5 milhões apenas nas regiões metropolitanas – sendo 90% desse total de famílias pobres com renda até três salários mínimos (CARDOSO, 2012).

Sem surpresas, os programas habitacionais até então estabelecidos pelo poder público não reverteram a crise ‘numérica’ habitacional estabelecida desde o início do século XX. Raramente o déficit habitacional foi colocado como decorrência da incapacidade do capitalismo brasileiro de produzir e comercializar a “mercadoria casa” para quem não tem renda, nem trabalho, nem tampouco liberdade política de se impor (NASCIMENTO; BRAGA, 2009, p. 105).

Santos (2008) em sua obra “A urbanização brasileira” descreve o processo de urbanização do país, onde os trabalhadores rurais migraram para a cidade em busca de condições de vida, pois o campo não oferecia condições dignas de trabalho, estabelecendo a conexão entre emprego e metropolização. Assim, urbanização e industrialização estão ligadas, ao se criar uma indústria, pessoas são atraídas, empregos são gerados, prestadores de serviço e novos imóveis se estabelecem nos arredores.

A industrialização tornou-se um processo social complexo, principalmente a partir da década de 40. A formação de um mercado nacional e a expansão do consumo impulsionou as relações e acelerou a urbanização das médias e grandes cidades brasileiras. Em vinte anos, de 1940 a 1980, a taxa de urbanização passou de 26,36% para 68,86% (SANTOS, 2008).

No processo, as cidades, além de começarem a crescer, iam perdendo suas características enquanto contraponto ao campo, uma vez que incorporavam agora a produção de mercadorias, para se transformarem em aglomerações urbanas. A dicotomia campo-cidade ia desaparecendo. O trabalho assalariado – vale dizer, o desenvolvimento do capitalismo –, industrialização e urbanização não são apenas inseparáveis ou inter-relacionados: são um só processo (DÉAK, 2001, p. 173).

As cidades receberam a população do êxodo rural, pois representavam o lado moderno e avançado de um país agrário e atrasado na década de quarenta

(MARICATO, 2003). Apesar disso, não estavam preparadas para receber este contingente populacional: faltava infraestrutura, educação, emprego, lazer, habitação, dentre outros. Os índices de miséria aumentaram, bem como a desigualdade, o desemprego e a violência nas metrópoles (SANTOS, 2008).

Falava-se em 'atração' das cidades (sobre a 'população') pela variedade de oportunidades de vida que ofereciam – o que deixava inexplicada a massa de sub proletariado que se avolumava nas aglomerações urbanas. E quando atração da cidade foi substituído por 'repulsão do campo', chegava-se mais próximo à essência do processo, sem ainda expressá-la, contudo, com clareza conceitual (DÉAK, 2001, p. 172).

A rapidez e a intensidade marcaram a urbanização brasileira desde seu início – de 1940 a 1980 o Produto Interno Bruto – PIB brasileiro cresceu 7% ao ano – e este processo parecia ser “um caminho para a independência de séculos de dominação da produção agrário-exportadora e de mando coronelista”, mas a modernização proporcionada pelo novo modo de vida não deixou de reproduzir seu lado arcaico, como cita Maricato (2003, p. 79) “a modernização é para alguns; a cidadania idem”.

Neste cenário, a população cresceu e o planejamento urbano não se foi suficiente, tendo como resultado a segregação. Santos (2008) destaca que é na habitação que as desigualdades são mais marcantes. A segregação espacial deu-se pela excessiva valorização dos imóveis tidos como bem localizados (com acesso ao trabalho, comércio, lazer) e que dispunham de infraestrutura e serviços (asfalto, saneamento, transporte).

Assim, a periferia e os conjuntos habitacionais foram ocupados pela população pobre. Somada à fragmentação do tecido urbano e o processo de espraiamento, a segregação social é experimentada por essa parcela da sociedade, relacionada à dificuldade em obter serviços de qualidade, como escolas, médicos, emprego, cultura e lazer. A expansão permanente do território das cidades (espraiamento) é resultado do provimento público de infraestrutura aliado a apropriação privada da valorização imobiliária (SANTOS, 2008).

A terra urbana, dividida em loteamentos ou não, aparece como promessa de lucro no futuro, esperança justificada pela existência de demanda crescente. Como as terras apropriadas, mas não utilizadas, são cada vez mais numerosas, a possibilidade de dotá-las dos serviços requeridos é sempre menor. Daí, e de novo, uma diferenciação no valor de troca entre as

diversas glebas e assim por diante. É assim que a especulação se realimenta e, ao mesmo tempo, conduz a que as extensões incorporadas ao perímetro urbano fiquem cada vez maiores e modifiquem cada vez mais o espaço da cidade” (SANTOS, 2008, p. 96).

Freitag (2006) observa ainda que os raros bairros populares localizados nas centralidades das cidades acabam por ser invadidos por empreendimentos e a população que ali vivia desloca-se para áreas menos urbanizadas e periféricas, formando cinturões de pobreza. Este processo é chamado de megalopolização pela autora, caracterizado pelo crescimento descontrolado e sem regras da população urbana, transbordando os limites naturais e administrativos da cidade de forma insustentável.

Nessas cidades espaiadas, características de uma urbanização corporativa, há interdependência do que podemos chamar de categorias espaciais relevantes desta época: tamanho urbano, modelo rodoviário, carência de infraestruturas, especulação fundiária e imobiliária, problemas de transporte, extroversão e periferização da população, gerando, graças às dimensões da pobreza e seu componente geográfico, um modelo específico de centro-periferia. Cada qual dessas realidades sustenta e alimenta as demais e o crescimento urbano, é, também, o crescimento sistêmico dessas características. As cidades são grandes porque há especulação e vice-versa; há especulação porque há vazios e vice-versa; porque há vazios e as cidades são grandes. (SANTOS, 2008, p. 95-96).

Para Sassen (1998) é a ausência do Estado, enquanto regulador das limitações do mercado, aliada a diminuição dos direitos e políticas sociais o responsável por situações como essa. A autora cita ainda que a intensificação da pobreza, desigualdade nas cidades, segregação socioespacial e especulação imobiliária são frutos da disputa pelo espaço urbano consolidado.

Os problemas relacionados à moradia, como aluguéis altos, imóveis ilegais, a periferização e o déficit habitacional surgiram dentro do contexto segregação e de especulação imobiliária, que mantém vazios urbanos à espera de valorização. Como afirma Harvey (2012, p. 73) “vivemos num mundo onde os direitos de propriedade privada e a taxa de lucro se sobrepõem a todas as outras noções de direito”. O capital possui meios para moldar o ambiente urbano de acordo com suas necessidades e grupos como a incorporação imobiliária, o capital de construção das edificações, o capital de construção pesada e de infraestrutura e o capital financeiro imobiliário reproduzem-se obtendo lucros, juros e rendas (MARICATO, 2015a).

O valor obtido pelo solo – de troca ou de uso – é chamado de renda fundiária, trata-se da renda obtida pelo monopólio que o proprietário exerce sobre a terra. Os custos do solo para consumo não se relacionam somente ao terreno urbanizado, mas incluem o fator de localização e as benesses que ela proporciona: acesso a infraestrutura urbana, serviços, etc. Além disso, englobam externalidades e outros custos derivados da especulação (RIBEIRO FILHO, 2007).

Pereira (2012) considera que o valor de troca se sobrepõe ao valor de uso de forma evidente na realidade brasileira, devido à apropriação do espaço e direcionamento do crescimento das cidades pelo mercado imobiliário. A autora afirma ainda que ao analisar a história brasileira é possível identificar que o Estado sempre esteve associado às elites e seus interesses, sendo a lei utilizada como instrumento de dominação. Ao assumir os interesses do setor privado, o Estado justifica-se pelo decorrente crescimento da cidade, geração de empregos e recursos que viabilizam a ampliação das políticas sociais.

Através do desejo de desenvolvimento, cria-se o consenso e cobrem-se de licitude as concessões de subsídios a empreendedores, a permissividade da legislação de uso do solo, a facilitação dos processos de licenciamento municipal e estadual. Desta forma, consegue-se convencer a sociedade de que o objetivo da política urbana é viabilizar o crescimento através do favorecimento das elites capitalistas (PEREIRA, 2012, p. 450).

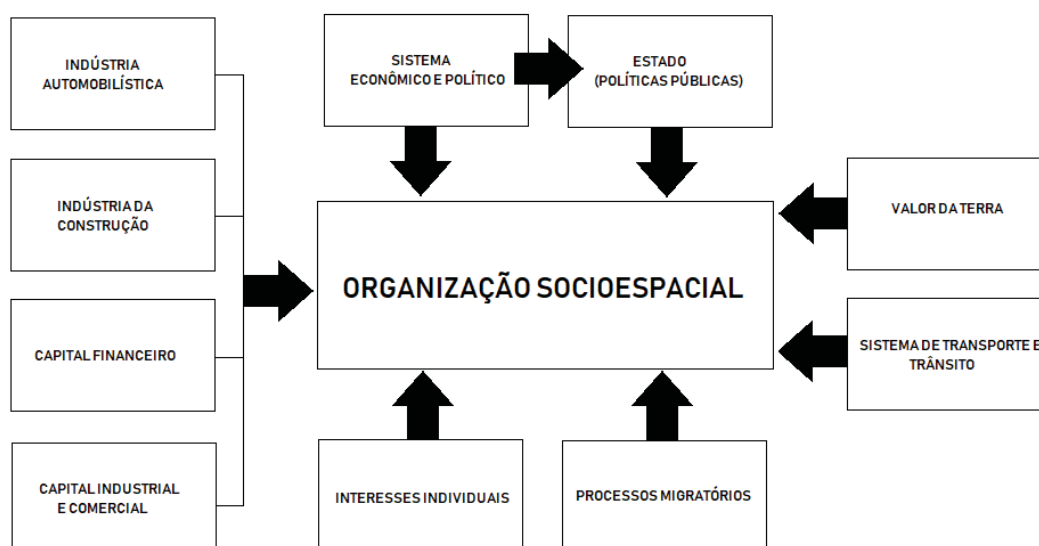
Ao referir-se à cidade na atualidade, Maricato (2015b) afirma: antes de mais nada, a cidade é mercadoria, tudo que a compõe é mercadoria, mas pela ligação com o solo urbano ela é dotada uma especificidade dentro do capitalismo, torna-se mercadoria especial, possui valor de acordo com sua localização, a renda imobiliária.

Existe um preço de localização. Dependendo de sua localização, a mercadoria moradia, por exemplo muda de preço. Isso se dá como uma mágica, ela pode elevar de preço pelas características de seu entorno entre outros atributos. Shopping centers, jardins, pavimentação, iluminação pública, oferta de serviços como varrição das ruas, coleta de lixo, são atributos que valorizam os imóveis e essa condição ocupa muito os teóricos. De onde vem essa riqueza que “cola” no preço da mercadoria? Se vocês se detiverem em estudar e analisar a produção do espaço urbano, irão entender a maior parte dos problemas da cidade. Seguramente 90% dos problemas da cidade. Vão entender, por exemplo a natureza da segregação urbana. A localização tem um preço. E só mora bem e tem direito à cidade quem pode pagar (MARICATO, 2015b).

Raquel Rolnik (1995) destaca que desde o início da urbanização das cidades a oferta de equipamentos e serviços urbanos indicava a segregação que os pobres seriam submetidos, pois o espaço urbano só pode ser acessado pelos que podem comprar seu direito de uso.

Vasconcellos (2010) ilustra como ocorre a organização socioespacial urbana na atualidade (Figura 3), destacando a influência dos interesses individuais (indústrias e capitais). Os fatores e agentes (sistema político e econômico, Estado, setor privado, indivíduos, sistemas de transporte e trânsito, processos migratórios, valor da terra e dinâmica da economia) interagem de forma complexa e produzem o espaço urbano como o conhecemos.

Figura 3 – Agentes envolvidos na construção e uso da cidade (diagrama)



Fonte: adaptado de VASCONCELLOS (2010).

Para Maricato (2015a) são os capitais que ganham com a exploração do espaço urbano, para eles a cidade é mercadoria. Por outro lado, a classe trabalhadora quer da cidade o valor de uso – moradia e serviços públicos acessíveis e de qualidade.

Percebe-se, a partir de então, que o valor de uso não é o mesmo para todos e que nem todos têm acesso ao direito à vida cotidiana, de se realizar como ser humano naquele lugar. Atos banais de simples passeios de lazer passam a ser restritos e privatizados. Esses atos se enquadram no valor de uso que é condição e meio para a realização da vida, porque este uso se revela como modo de apropriação do espaço, por meio da ocupação dos lugares, possibilitando a criação de uma identidade social. Acontece que o valor de uso vem sendo substituído fortemente pelo valor de troca, processo

em que tudo passa por uma apreciação e depreciação do mercado. A transformação do espaço em valor de troca relaciona-se não só com a privatização dos espaços, mas também com as formas abstratas em que ele se apresenta. A valorização imobiliária, por exemplo, leva em conta não só o espaço físico, mas também a “natureza”, a qual passa a compor a valorização do capital (NEVES, 2017, p. 68).

Maricato (2015a, p. 23) destaca: “a cidade é um grande negócio e a renda imobiliária, seu motor central”. No entendimento de Bava (2014) quando a cidade é vista apenas como consumo o planejamento é excludente, não pela incapacidade do Estado, mas porque o mesmo não propõe a oferecer serviços de qualidade, cedendo aos interesses de acumulação do capital. O autor afirma:

A vida nas cidades se transformou numa mercadoria. O espaço público se fragmentou, se privatizou, a segregação se impôs. Bairro rico de um lado, com todos os tipos de serviços públicos disponíveis, shoppings, espaços de lazer, polícia privada garantindo a segurança. Bairros pobres e favelas de outro, ocupações com habitações precárias autoconstruídas, sem esgoto e muitas vezes sem água potável, com a eletricidade vinda de ligações clandestinas, em áreas de risco sujeitas a deslizamentos e inundações, sem equipamentos de educação e saúde, sem transporte público adequado, acossados por uma polícia que criminaliza a pobreza (BAVA, 2014, não p.).

Assim, Maricato (2015b) questiona: o que é o direito à cidade? Para os programas habitacionais este conceito limitou-se à água, esgoto, energia elétrica, etc. Destaca-se ainda que, historicamente, os programas habitacionais brasileiros não se dedicaram às habitações populares, distanciando-se do esperado por Lefebvre (1973, p. 38) para a vivência do direito à cidade.

Só um projeto global pode definir e proclamar todos os direitos dos indivíduos e dos grupos, determinando as condições do seu ingresso na prática. Entre esses direitos, recordemos: o direito à cidade (o direito a não ser afastado da sociedade e da civilização, num espaço produzido com vista a essa discriminação) – e o direito à diferença (o direito a não ser classificado à força em categorias determinadas por potências homogeneizantes).

Efetivamente, a Fundação da Casa Popular, o Banco Nacional da Habitação – BNH, as Companhias de Habitação, o Programa de Financiamento de Lotes Urbanizados e até mesmo o Programa Minha Casa, Minha Vida – MCMV destinaram tímidos recursos à habitação para a população pobre, voltando os financiamentos majoritariamente à classe média, por sua condição financeira e habilidade burocrática (SPISLA; ROMANO, 2014).

O PAC – Programa de Aceleração do Crescimento federalizou o Programa de Urbanização de Favelas e conseguiu elevar a condição sanitária e de acessibilidade muitos bairros pobres. Por outro lado, o MCMV retomou a visão empresarial da política habitacional, visou construir novas casas sem considerar o espaço urbano em seu conjunto (MARICATO, 2015a).

Vivemos um paradoxo: quando finalmente o Estado brasileiro retomou o investimento em habitação, saneamento e transporte urbano de forma mais decisiva, um intenso processo de especulação fundiária e imobiliária promoveu a elevação do preço da terra e dos imóveis, considerada a “mais alta do mundo”. Entre janeiro de 2008 e janeiro de 2015, o preço dos imóveis subiu 265,2% no Rio de Janeiro; e 218,2% em São Paulo, liderando o aumento, entre as capitais do país (MARICATO, 2015a, p. 38-39).

O MCMV foi criado em 2009 para ampliar o mercado habitacional, atendendo famílias com até dez salários mínimos e oferecendo (proporcionalmente à renda) subsídio direto para aquisição de imóveis, esperando o impacto positivo na economia pelos efeitos multiplicadores da indústria da construção. Anteriormente, este modelo de produção habitacional foi aplicado no Chile e no México, considerado o mais adequado pelos empresários da construção civil, dando o protagonismo para o setor empresarial neste circuito de promoção privada de habitação (CARDOSO et al., 2011).

Cafrune (2016) reafirma que o MCMV foi concebido para atender a demanda habitacional das classes populares brasileiras de forma rápida e barata, executado pelo setor privado, na tentativa de impulsionar a economia. Assim, a escolha dos locais para a construção dos empreendimentos foi e é pautada somente no valor de mercado da terra urbana, tendo como consequência um intenso processo de ocupação das áreas periféricas das cidades. Diferentemente das sub-habitações que ocupavam as periferias nas décadas passadas, instalaram-se grandes condomínios financiados pelo MCMV, onde a infraestrutura urbana, serviços públicos e rede de transporte é insuficiente.

Ao adotar esta lógica empresarial, a política habitacional trouxe “reflexos diferenciados para a construção do espaço urbano, assim como para a eficácia da política de habitação como mecanismo de redução das desigualdades socioespaciais” (CARDOSO et al., 2011, p. 5).

Como o objetivo das empresas é necessariamente o de ampliar seus lucros, e os preços finais estão pré-determinados pelos tetos de financiamentos, os ganhos com a produção habitacional poderão ser realizados a partir de duas possibilidades não excludentes: pela redução do custo de construção ou pela redução do preço da terra, dois tipos de lucratividade de natureza diferenciada. O ganho com a redução do preço pago pela terra é de natureza mercantil e pode ser definido como lucro imobiliário, enquanto os ganhos com a redução do custo de construção são de natureza propriamente produtiva e podem ser definidos como lucro da construção. O lucro imobiliário é ampliado através da capacidade das empresas em desenvolver estratégias de redução do valor pago aos proprietários, a exemplo: com a constituição de estoques de terras, com a transformação de solo rural em urbano, ou ainda com a possibilidade de antecipar mudanças na legislação de uso do solo que viabilizem a utilização de terrenos até então fora de mercado. Já o lucro da construção se viabiliza com ampliação da escala, racionalização do processo produtivo, redução de perdas, aumento da produtividade do trabalho e utilização de novas tecnologias. Para a redução do custo ou do tempo de produção torna-se necessário ampliar o tamanho dos empreendimentos, buscando maior padronização. Neste sentido, buscar a ampliação da escala dos empreendimentos reforça o processo de periferização, já que é mais difícil encontrar grandes áreas nas regiões centrais (CARDOSO et al., 2011, p. 6).

Ferreira (2012) destaca que estes investimentos quantitativos nem sempre resultam em solução para o grave problema habitacional do Brasil, bem como o aumento de investimentos públicos em infraestrutura urbana não representa necessariamente a melhoria das condições de vida da população excluída socialmente e, conseqüentemente, do direito à cidade. A autora afirma que este interesse geral acaba encobrindo o real interesse dos que enxergam a cidade apenas como objeto de lucro e acumulação.

Rolnik e Nakano (2009) observam que o modelo de produção habitacional do MCMV não está alinhado com o Estatuto da Cidade e, por isso, acaba reforçando a segregação socioterritorial característica das cidades brasileiras.

O modo de produção de moradias populares para além dos limites da cidade tem consequências graves que acabam prejudicando a todos. Além de encarecer a extensão das infraestruturas urbanas, que precisam alcançar locais cada vez mais distantes, o afastamento entre os locais de trabalho, os equipamentos urbanos e as áreas de moradia aprofundam as segregações socioespaciais e encarecem os custos da mobilidade urbana. As longas viagens diárias entre a residência e os locais de trabalho ou de ensino congestionam as vias e os transportes coletivos, prejudicando a qualidade de vida coletiva. Ademais, o predomínio das opções sobre pneus – especialmente os automóveis que usam combustíveis fósseis e emitem gás carbônico – contribui para a poluição do ar, o aquecimento global e as mudanças climáticas, cujos efeitos já estão afetando milhões de pessoas no mundo inteiro (ROLNIK; NAKANO, 2009, não p.).

Queiroz Ribeiro e Gomes Ribeiro (2013) comentam que, apesar da existência de bairros nobres localizados nas áreas periféricas das cidades e, eventualmente, exista uma proximidade entre este bairro e um bairro pobre, há a questão das distâncias sociais – há uma distância simbólica entre eles.

Guimarães (2015) destaca que a provisão de casas representa uma grande conquista na luta pelo direito à cidade, porém também suscita novos questionamentos a respeito dos movimentos urbanos e a organização popular em sua dinâmica e contradição. A autora explica que, com a infraestrutura e serviços urbanos insuficientes, os moradores acabam por abandonar os conjuntos habitacionais, tentando retornar às favelas de onde vieram ou outras favelas mais bem localizadas, pois a mudança radical do local e do tipo de moradia não representa efetivamente alterações nas condições de vida e de trabalho destas pessoas, ocorrendo muitas vezes o contrário.

Articular e ampliar a luta pelo direito à cidade exige ações imediatas, mas também a capacidade política de estabelecimento de alianças dos movimentos urbanos com outros sujeitos individuais e coletivos, elemento fundamental na ação política dos movimentos sociais, abrindo os horizontes da luta por direitos em direção a lutas emancipatórias (GUIMARÃES, 2015, p. 734).

Gonçalves (2014) observa que desde o BNH, a habitação destinada a população pobre segue o molde da casa biológica – que atende apenas sua função de refúgio – sem incluir a dimensão cultural e simbólica que a casa possui. O Programa Minha Casa, Minha Vida traz o apelo emocional em seu nome, mas as casas de 32 metros quadrados limitam-se a ser um teto, um abrigo. A casa é refúgio, mas também espaço de partilha e convívio. Para a autora, a qualidade do espaço e da habitação humana está ligada à civilidade, urbanidade, ao direito de habitação e de compromisso coletivo.

O conceito de habitação congrega a ideia de casa e moradia integradas ao espaço urbano com todos os elementos que este possa oferecer, “a casa é a casca protetora”, a moradia leva em consideração os modos de vida de seus usuários em seus amplos aspectos, assim o mesmo invólucro se transforma em moradias diferentes e é sua articulação com o espaço urbano que caracteriza a habitação (MARTUCCI, 1990, p. 202).

A casa é a apresentação única e singular, vívida e situada dos sujeitos a transformar-se, depois, em representação; aquilo que pode constituir o fato histórico de a condição humana somente ser humana se for testemunha dessa transformação, ou seja, a casa passa a ser a continuidade do sujeito tanto biológica quanto simbolicamente [...]. Do cortiço no entorno das fábricas até a casa popular destinada às classes trabalhadoras houve uma evolução, mas permaneceu a mesma função, qual seja: a casa serve para abrigar o corpo; mantê-lo abrigado em um lugar para dormir, comer, banhar-se, entre outras coisas [...]. Os espaços coletivos são o entorno (a rua, a calçada, o parque) que abraçam a casa e, ao mesmo tempo, abrem suas portas para que o sujeito encontre o outro, a sua realização e a sua felicidade GONÇALVES (2014, p. 85-86).

Contudo, a política habitacional tem sido avaliada principalmente pelos números que têm produzido, sem contabilizar neste cálculo os custos necessários para corrigir os efeitos negativos gerados. Este tema tem sido sempre tratado de forma inadequada no debate sobre a política habitacional, colocando-se como uma escolha (trágica) entre qualidade e quantidade (CARDOSO et al., 2011).

Bressan e Lajús (2017) consideram que um programa habitacional de qualidade urbana deve ir além da casa biológica, mas deve observar também o que existe ou não existe no entorno desta moradia, pois o habitar se estende pela cidade. Não obstante há iniciativas que buscam dirimir as limitações do MCMV, como destaca Cafrune (2016, p. 194):

Há esforços pontuais para minimizar tais características, por meio da destinação de áreas públicas bem localizadas ao MCMV, da demarcação de zonas especiais de interesse social em imóveis vazios (em que só é permitida a construção de habitação popular) e do financiamento para que organizações sem fins lucrativos, normalmente vinculadas aos movimentos sociais, produzam MCMV.

As dimensões e homogeneizações propostas pelo MCMV permitem questionar se programas como este realmente oferece moradias dignas às famílias, como apontam Cardoso et al. (2011, p. 9):

Seja em escala municipal ou nacional, ressalta-se que há uma diversidade de realidades socioespaciais em que grande parte da população que demanda uma HIS⁶ não se enquadra nos padrões estabelecidos pelas normativas do PMCMV. Características como diferenças regionais na dinâmica econômica, tamanho da família, aspectos culturais e novas possibilidades de inovações tecnológicas são reiteradamente ignoradas neste tipo de política, que tende a reproduzir tipologias e processos construtivos tradicionais que homogeneizam as necessidades objetivas e subjetivas das populações as quais estes projetos se destinam.

⁶ Habitação de Interesse Social.

Em relação à produção das moradias para a Faixa 1 (0 a 3 salários mínimos), as construtoras são responsáveis pela definição do terreno e do projeto e, posteriormente, o vendem para a Caixa Econômica Federal. Cabe ao município cadastrar as famílias e apresentar as demandas à CEF. As famílias contempladas pagam uma prestação simbólica (de R\$25 a R\$80 reais) e o imóvel é a garantia do pagamento do financiamento (CARDOSO; ARAGÃO, 2013). Estes empreendimentos, majoritariamente, estão localizados nas periferias (CAMPOS; MENDONÇA, 2013; SORAGGI; MENDONÇA, 2013; PEQUENO; FREITAS, 2013; CARDOSO et al. 2013; MERCÊS, 2013; MARGUTI, 2013).

No caso de Curitiba/PR esta situação se repete, como observa Albuquerque (2007, p. 113):

O deslocamento da população pobre para as porções mais longínquas da cidade vem sendo, portanto, reforçado pela Política Habitacional de Curitiba. Vimos que, mais recentemente, o município tem divulgado na mídia impressa que a “cidade modelo” não teria mais espaço para a produção de lotes populares. Assim a Prefeitura Municipal começa a cogitar a possibilidade do estabelecimento de parcerias com os municípios da Região Metropolitana para localizar os empreendimentos habitacionais, a partir de agora, fora dos limites administrativos da “cidade modelo”.

Ao analisar o “mitificado histórico de planejamento urbano em Curitiba” Carvalho (2014, p. 291-292) conclui que este não atuou de forma equânime para toda a cidade e, por fim, acirrou o processo de exclusão social e segregação urbana. A autora afirma:

Cabe ainda destacar que o PMCMV e a questão da localização das habitações de interesse social em Curitiba ainda suscitam algumas reflexões e indagações, relacionadas especialmente às consequências futuras que o impacto das habitações de interesse social distribuídas “marginalmente” pode acarretar, as quais poderão ser melhores analisadas após a densificação populacional que está sendo intensificada no Sul da metrópole com os atuais empreendimentos habitacionais e os problemas que poderão acarretar no tocante à demanda e atendimento por mobilidade, infraestrutura, serviços urbanos de qualidade. Desse modo, compreende-se que é necessário discutir-se e se refletir sobre a insuficiência de articulação das políticas urbanas com as habitacionais. Afinal, considera-se que a falta de vinculação entre a questão habitacional e a questão urbana (da terra) são responsáveis pelo insucesso das políticas habitacionais brasileiras. O acesso à terra urbanizada e especialmente a democratização e o controle do preço da mesma não é pensado como um fator primordial para políticas urbanas que possam garantir uma cidade mais inclusiva e ampliar o direito de vida, usufruto e circulação dignas e irrestritas às nossas cidades.

Desde o início do século XX, a remoção da população pobre de determinados locais está presente nos projetos habitacionais brasileiros. A princípio adotando uma política higienista, justificada pela ideia de que o espaço urbano estava diretamente ligado à propagação de doenças, culminando na demolição de cortiços e residências consideradas insalubres. As pessoas foram removidas, reassentadas em outros lugares (BONDUKI, 1998). Ações de limpeza social, como o afastamento dos pobres das áreas centrais, campanhas educativas sobre novos costumes sociais, policiamento sanitário e isolamento de doentes ocorreram no país (NASCIMENTO; BRAGA, 2009).

Posteriormente, os reassentamentos foram justificados pela modernização da cidade (VALLADARES, 2005). A classe dominante preocupada com a marginalidade e a favela tida como doença urbana corroboraram com este processo (NASCIMENTO, BRAGA, 2009).

O favelado era visto como alguém não-integrado ao bairro onde a favela se localizava, em que pese a sua participação na cidade de diversas formas (no mínimo, através do mercado de trabalho das redondezas, como 'peões', porteiros, faxineiras, garçons, etc.). Ou seja, o favelado era alguém integrado. Imputava-se, porém, exclusivamente a ele toda a responsabilidade pela relação conflituosa que a cidade tinha com as favelas. De modo que a remoção serviria para regenerar os favelados em novos ambiente e localização na cidade que, segundo esta linha de pensamento, seriam mais adequados a ele (BRUM, 2013, p. 184).

Brum (2013) explica que a justificativa dada era a ilegalidade da posse da terra, devendo o favelado passar por uma promoção social – de favelado para proprietário – normalizando o espaço urbano na perspectiva capitalista. A favela somente foi tolerada enquanto havia expansão imobiliária e era necessário manter a mão de obra barata disponível, mas passado isso se tornou um entrave, pois ocupava imensos terrenos fora da ordem (do mercado formal).

Atualmente, o reassentamento de favelas apresenta-se como alternativa nos casos de ocupações em áreas de fragilidade socioambiental, como beiras de rio, encostas de morro, etc. É pelo interesse difuso (ambiental) que estas políticas se legitimam, pela impossibilidade de definição de sujeitos. Em contrapartida, a resistência às remoções ancora-se em um direito coletivo – o direito à moradia (QUINTSLR, 2011).

Cernea (2003, p. 43) considera que, dependendo da forma como é conduzido, o reassentamento pode ser um “terremoto que destrói sistemas de produção e redes sociais, mina a identidade e afunda os afetados em uma espiral descendente de pobreza”. Perde-se não somente o capital físico e natural, mas também humano e social: renda, organização social, identidade, etc.

Essas dores e perdas culturais e psicológicas - cuja combinação letal foi revelada através de pesquisas sociológicas perceptivas - infligem, por sua vez, danos a longo prazo aos reassentados. Esse dano é adicional ao valor de mercado mensurável dos ativos físicos sujeitos à compensação. Somos levados a concluir, portanto, que a magnitude e o alcance do empobrecimento material e imaterial dos deslocamentos excedem em muito os poderes redentores das soluções centradas na compensação (CERNEA, 2003, p. 43).

Silva (2005) explica que o direito à moradia não envolve somente a faculdade de ocupar a habitação, mas necessita de dimensões adequadas e condições de higiene e conforto. No entanto, Bressan e Lajús (2017) consideram que a habitação de interesse social no Brasil é construída para ser pequena, para que o solo não seja comprometido e barata, para que não sejam necessários muitos recursos.

Abiko e Coelho (2009, p. 22) afirmam que o objetivo final destas ações é oferecer condições de vida mais decentes para a população em questão e também diminuir os impactos ambientais destas ocupações, que frequentemente apresentam insegurança geológica, saneamento precário e inexistência de acessos e serviços urbanos. Apesar da nobre intenção, os autores citam estudos econômicos que indicam que “há casos também em que urbanizações de favelas visam prioritariamente embelezar certas áreas urbanas, eliminar situações de irregularidade fundiária e promover a valorização imobiliária do entorno”.

Hoje, os argumentos que buscam legitimar as políticas para as favelas estão bastante identificados com a questão da segurança e a questão ambiental: a favela ora é vista como local dominado pela violência e pelo tráfico, área que deve ser pacificada pela polícia e retomada do poder dos traficantes pelo Estado, ora como ameaça à preservação ambiental, sendo seus moradores considerados predadores do meio ambiente [...]. A valorização imobiliária de áreas desvalorizadas pela proximidade de assentamentos de população de baixa renda parece, de fato, ser um dos principais interesses objetivos envolvidos nestes conflitos (QUINTSLR, 2011, p. 32-33).

Maricato (2015b) explica que há uma luta pela localização na cidade e pelo investimento público, pois este tem grande impacto nos preços imobiliários. A produção da cidade está intimamente ligada à desigualdade urbana, espraiamento, urbanismo do espetáculo e a forma como a própria legislação interfere na valorização imobiliária.

Uma outra forma presente nas cidades brasileiras é a típica favela de palafitas em área de mangue como na Baixada Santista. As áreas de mangues são áreas protegidas por lei federal, áreas incubadoras da vida marinha, mas, quem está interessado nisso? Há mangues ocupados em litorais de todo o Brasil. Nesse lugar essas pessoas podem ficar. Agora se elas ocuparem ilegalmente do jeito que ocuparam essa área, um imóvel vazio no centro da cidade, o que acontece? Serão expulsas! Porque não é a lei, norma jurídica, que conduz o controle do uso e ocupação do espaço, é lei de mercado, porque terra ou imóvel no centro da cidade tem valor de mercado e no mangue não tem. Não é difícil mostrar que é mais importante proteger uma área de mangue do que proteger um imóvel vazio no centro da cidade que aliás não está cumprindo sua função social (MARICATO, 2015b).

Em relação à sua execução, os projetos de reassentamento podem ser realizados pelo poder público, como as Prefeituras, Estados, Governo Federal e escritórios de projeto contratados. Estes realizam os estudos preliminares, de viabilidade, projetos básicos, executivos e complementares (ABIKO; COELHO, 2009).

Recomenda-se, nesse tipo de obra, uma boa interação entre projetista e usuário, fazendo com que decisões que interfiram no ambiente físico e econômico do bairro sejam resultado de pactos entre as partes. O engenheiro, arquiteto ou técnico social envolvido nesta etapa lançará mão de sua habilidade de comunicação e de ferramentas para elucidação da comunidade, como desenhos, maquetes e jogos, a fim de promover o entendimento de todos sobre as peculiaridades da intervenção, seus prós e contras, e viabilizar o diálogo entre os técnicos e a população local (ABIKO; COELHO, 2009, p. 43-44).

Abiko e Coelho (2009) consideram que com ampla participação é possível promover um sentimento de corresponsabilidade e melhoria da qualidade da intervenção, sendo o desenvolvimento da comunidade na escolha dos projetos e no plano de obras elemento essencial para o sucesso da intervenção e satisfação das reais demandas dos assentamentos.

Uma das maneiras de lidar com essa questão é a própria qualidade do projeto, tentando fazer com que o resultado da intervenção seja um bairro

com qualidade urbanística, dotado, dentro das possibilidades, de todos os componentes formais da cidade, como redes e serviços de saneamento, energia, comunicação e transporte. Além disso, uma forma de integração social é prever a existência de espaços comerciais e institucionais e equipamentos públicos como escolas, postos de saúde e policiais que atendam não só à população local, mas também ao entorno (ABIKO; COELHO, 2009, p. 52).

Ribeiro e Santos Junior (2011, p. 17) consideram que para enfrentar este aprofundamento da mercantilização da cidade na atualidade é necessário “atualizar o ideário do direito à cidade como parte de uma nova utopia dialética em construção, emancipatória e pós-capitalista, materializada em um novo projeto de cidades e de organização da vida social”. Efetivamente, deve manifestar-se na atualização da agenda da reforma urbana e na promoção de práticas e políticas de afirmação do direito à cidade, negando a segregação social, promovendo a função social da cidade e da propriedade, gerindo democraticamente e difundindo uma nova cultura social, territorial e ambiental baseada na solidariedade, na construção de identidades e representação de interesses coletivos.

Ramos (2011, p. 73) destaca a importância de condições adequadas de mobilidade na efetivação da moradia digna “a partir da relação de proximidade entre a habitação de interesse social com os equipamentos urbanos de educação, saúde, cultura, lazer, comércio e serviços urbanos locais, públicos e privados, e de infraestruturas urbanas de saneamento básico, energia, iluminação, segurança pública, emergencial e viária.

O grande distanciamento entre as habitações, locais de trabalho e a dispersão dos principais equipamentos e infraestruturas urbanas, de maneira geral acarretam para os cidadãos dessas comunidades, grandes deslocamentos a pé ou, bicicleta para ingressar em transportes motorizados ou sobre trilhos, muitas vezes inseguros, de baixa qualidade, sem conforto e regularidade, exaurindo tempo e energia que poderiam ser disponibilizados para o desempenho de outras atividades, maior convívio familiar e participação comunitária (RAMOS, 2011, p. 74).

Neste cenário, a questão da mobilidade urbana e do tempo emergem e ganham notoriedade na discussão das cidades e, especificamente, dos conjuntos habitacionais edificadas nas periferias, por sua localização periférica, por não dispor de oferta suficiente de serviços urbanos, por serem espaços de exclusão. Na sequência, apresentam-se conceitos e discussões a respeito da mobilidade e do tempo.

2.3 MOBILIDADE URBANA E TEMPO

Mobilidade urbana “é a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, ainda que apenas de passagem por ele, aí incluindo a diversidade de imperativos que constroem ou estimulam esses deslocamentos” (OLIVEIRA, 2014, p. 54).

A crise de mobilidade está intimamente ligada ao uso e ocupação do solo, pois na cidade espraiada, dispersa, a mobilidade é dificultada. A especulação encarece a mobilidade e desta forma a população pobre vive imobilizada em seus bairros, sem transporte eficiente e barato (MARICATO, 2015b). É o chamado exílio na periferia, apresentado por Milton Santos. Muitas vezes, o aumento salarial do trabalhador é engolido pelo aumento do aluguel e da tarifa de transporte (MARICATO, 2015a).

Nas famílias de baixa renda, o custo do transporte é o principal item de despesa com serviços públicos. Nas regiões metropolitanas, as famílias com rendimento de até dois salários mínimos gastam em média 16% do orçamento com serviços de água/esgoto, energia elétrica, telefonia e transporte urbano, sendo que o transporte significa metade deste gasto (GOMIDE, 2003).

Acaso irá desaparecer o valor de uso? Esta homogeneização dos fragmentos dispersos e comercializados do espaço acaso suporia a prioridade absoluta da troca e do valor de troca? Não. O adquiridor de espaço segue comprando valor de uso. Não só compra um volume habitável (mais ou menos), conversível e comutável com outros e unicamente marcado semiologicamente pela propaganda publicitária ou por signos visíveis de uma determinada ‘distinção’. O adquiridor é comprador de uma distância, a que une seu alojamento a diferentes lugares: os centros (de comércio, de ócio, de cultura, de trabalho, de decisão) (LEFEBVRE, 2008, p. 110).

Para Bourdieu (2007) aqueles que não possuem acesso ao deslocamento estão aprisionados ao lugar que ocupam e distantes dos bens e serviços.

Isso comprova o que é o exílio na periferia porque se eu fizer viagem a pé num bairro onde tudo está perto, é uma coisa. Em bairros precariamente urbanizados é outra. Essas condições estão juntas: o uso e ocupação do solo e a mobilidade. É óbvio. Porque se você tiver um controle do uso e da ocupação do solo, se ele for menos mercadoria, é possível colocar as pessoas mais concentradas. É possível trabalhar com distância dos equipamentos, mas não no reino da especulação. A centralidade da terra e a função social da propriedade na Reforma Urbana foi esquecida, os

movimentos sociais foram engolidos pela institucionalidade. Há leis, planos, experiência e conhecimento. Agora temos lei até para região metropolitana. Falta aplicar! Distribuição de renda não resolve o problema da justiça urbana, é preciso distribuir cidade! Faz sentido distribuir cidade? (MARICATO, 2015b).

Lefebvre (2008) considera o tempo um elemento chave na análise do espaço. Trata-se de um bem supremo e mercadoria por excelência, pois é vendido e comprado – o tempo do trabalho, o tempo do percurso, o tempo livre.

Essas distâncias fazem com que tal lugar seja mais ou menos atraente; mas não é exatamente esta desejabilidade o atrativo que desempenha o papel principal. O consumo do espaço difere do consumo das coisas, não só por sua dimensão e quantidade, mas também por características específicas. De fato, o tempo entra agora em cena, ainda quando o espaço programado e fragmentado tenda a eliminá-lo. Se compra um horário, ou seja, uma economia de tempo (distância curta ou longa) e um prazer. O espaço envolve o tempo. Por mais que se queira omiti-lo, não se deixa dominar. Através do espaço, o que se produz e reproduz é um tempo social (LEFEBVRE, 2008, p. 110).

A possibilidade de deslocamento da população está intrinsecamente ligada às possibilidades de uso de diferentes meios de transporte. No espaço urbano, existem inúmeras tipologias de meios de transporte, mas nem todas as pessoas têm as mesmas possibilidades de utilizá-los. Isto está ligado a características como renda, idade, gênero, capacidades físicas e até mentais, que condicionam a capacidade de utilização dos diversos meios de deslocamento e introduzem uma nova forma de desigualdade na cidade. Desta forma, uma camada da população desloca-se com maior facilidade e, conseqüentemente, possui maior acesso a atividades urbanas e as oportunidades que a cidade oferece (MIRALLES-GUASCH, 2002).

Por outro lado, outra camada da população possui maior dificuldade em se deslocar e fazer suas atividades cotidianas, o que muitas vezes acarreta em uma diminuição de seu direito de cidadania. Assim, a política de mobilidade de uma cidade torna-se uma ferramenta chave de inserção e coesão social ou, pelo contrário, uma potente via de exclusão (COUTRAS, 1993).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana apresenta o conceito de mobilidade urbana como “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (BRASIL, 2012, não p.). São modos de transporte urbano os veículos motorizados e não motorizados, podendo ser coletivos ou individuais, públicos ou privados. A infraestrutura de mobilidade urbana é composta por vias e

demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias; estacionamentos; terminais, estações e demais conexões; pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas; sinalização viária e de trânsito; equipamentos e instalações; e instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações (BRASIL, 2012).

O sistema de transporte pode ser compreendido como instrumento de acesso ao conjunto de bens e serviços que permitem que a população realize suas atividades e relação entre transporte e exclusão estabelece-se a partir das possibilidades de acesso a estes bens e serviços (CEBOLLADA, AVELLANEDA, 2008).

Mobilidade e transporte são conceitos distintos, possuem interfaces, mas não são sinônimos. Os transportes podem ser entendidos como os modais associados aos processos de organização territorial, articulam-se com processos econômicos e impactos na urbanização, metropolização, periferação e periurbanização. O “transportar” é o deslocar-se no espaço, diferentemente de mobilidade, apesar de conectados. Para ter mobilidade o transporte é necessário, a mobilidade trata dos deslocamentos e implica interações sociais (KLEIMAN, 2011).

Assim à distância social crescem-se a distância do uso dos benefícios de urbanização, e a distância espacial. Define-se a condição periférica para os pobres, conduzindo-os a uma não-articulação aos serviços urbanos e à imobilidade relativa, e uma condição central à camada de maior renda (KLEIMAN, 2011, não p.).

Gutiérrez (2009, p. 7), entende a mobilidade como prática social, baseada em três aspectos:

- 1) que uma prática de viagem é uma prática no território.
- 2) que uma prática implica uma frequência de realização de um comportamento de viagem.
- 3) que uma prática social de viagem implica a reiteração de comportamentos que definem um padrão (padrão ou modelo) de deslocamento em um contexto social, espacial e temporalmente determinado.

Assim, mobilidade é uma prática social de viagem que congrega desejo e necessidade de deslocamento, bem como a capacidade de realizá-los (GUTIÉRREZ, 2009). Pescatori e Bowns (2008) explicam que, enquanto algumas pessoas são livres para deslocarem-se, a maior parte da população urbana está

submetida a condições restritivas e ineficientes de mobilidade. Isso ocorre principalmente pela predileção em investir em estruturas voltadas ao transporte motorizado individual em detrimento ao transporte público.

A lógica da solução para o problema de locomoção individual dentro das cidades apresenta características que contradizem a noção clássica smithiana de que a busca pelos interesses individuais levaria, em geral, à melhoria do bem comum. O indivíduo, perseguindo seu interesse particular, soluciona o problema da locomoção optando pelo transporte motorizado privado, comumente o carro. Embora resolva seu problema particular, agrava a situação coletiva: ao adicionar mais um carro ao fluxo de automóveis na cidade, eleva o custo marginal para todo o restante da sociedade, pois haverá uma diminuição na velocidade média e um aumento no congestionamento. Assim, a opção pelo transporte individual pode fazer sentido do ponto de vista privado, mas é no mínimo questionável do ponto de vista coletivo (PERO; STEFANELLI, 2015, p. 368).

A mobilidade está associada à capacidade de mover-se livremente, trata-se de uma “uma capacidade para que as pessoas tenham possibilidades de realizar aquilo a que atribuem valor”, mobilidade é uma questão de justiça (PIRES, 2013).

A expansão da mobilidade livre como necessidade, auxilia na escolha entre diferentes tipos de vida que uma pessoa pode levar. Os corpos que vivenciam as situações de pobreza também são discriminados ao serem proibidos de usar o espaço urbano, pois são deixados à invisibilidade por causa dos seus significados sociais, culturais ou políticos. Várias influências podem afetar o desenvolvimento das capacidades das pessoas (PIRES, 2013, p. 79).

O território da cidade atual cresce e transforma-se, mantendo desigualdades e muitas vezes, aumentando suas diferenças. É possível observar uma mobilidade crescente para alguns grupos da sociedade, que contrasta com a crescente imobilidade relativa de outros grupos. Para Gutiérrez (2009), há uma mobilidade crescente em viagens, dada a quantidade de atividades realizadas em distintos locais durante o dia e uma mobilidade crescente em quilômetros, dada a grande distância que separa uma das outras.

As poucas viagens que os mais pobres fazem são quase exclusivamente para escola e trabalho. O motivo “escola” chega a representar cerca de 60% da razão das viagens para as pessoas com renda familiar de até um salário mínimo, uma vez que essas pessoas, na maioria dos casos, não têm trabalho fixo, vivendo de “bicos” e de doações. À medida que a renda se eleva, aumenta a proporção das viagens realizadas por outros motivos, como lazer, compras e saúde (GOMIDE, 2003, p. 12).

Assim, essa capacidade de deslocamento está ligada a um grau de opções que pessoas ou grupos da sociedade têm para acessar locais ou atividades. Em um mesmo espaço a capacidade de deslocamento não está distribuída uniformemente a todos os indivíduos que ali habitam, pois não existe um acesso a mobilidade urbana geral (MIRALLES-GUASCH, 2002).

Os mais ricos podem adaptar seus meios de transporte em função da localização de suas residências e do trabalho – nesse sentido, o automóvel é o meio de transporte preferido das classes de renda mais alta pela flexibilidade que proporciona. Para os pobres, isso não acontece. Estando a escolha do local de trabalho fora de seu alcance (em razão das baixas oportunidades de empregos e dos altos custos com deslocamentos), os pobres acabam optando por morar próximo do local do trabalho, minimizando, assim, seus gastos. Os que não conseguem habitação nos espaços regulares vão para as favelas e cortiços localizados nas áreas centrais. Quando não acham espaço nesses lugares, vão para a periferia (GOMIDE, 2003, p. 16).

Cebollada e Avellaneda (2008) consideram que existem três distintas variáveis que condicionam as possibilidades de uso dos meios de transporte no espaço urbano: a cobertura territorial, a amplitude horária e o custo de utilização. Ao analisar o transporte público coletivo sob estas variáveis, observa-se que este somente pode ser socialmente eficiente se possibilita que a população se desloque para onde deseja, em qualquer hora do dia e que o deslocamento seja acessível economicamente, ou seja, que a população possa pagar por seu uso.

Na América Latina, observou-se nas últimas décadas uma massiva promoção da mobilidade individual e dos veículos particulares. Por outro lado, o transporte público foi abandonado e em muitos casos deixou de contar com o subsídio. (AVELLANEDA, 2004). No Brasil, o setor automobilístico contou com a desoneração fiscal entre 2009 e 2015, causando um *boom* automobilístico, aumentando o tempo gasto no trânsito (MARICATO, 2015b).

As cidades em vias de desenvolvimento, e em geral, apresentam nas últimas décadas um aumento de sua frota automotiva, devido, sobretudo, à penetração comercial e à imagem do automóvel como símbolo de progresso e felicidade. Nos encontramos assim, com cidades cada vez mais congestionadas e com uma redução na mobilidade que se traduz, especialmente nos setores mais vulneráveis, em uma mobilidade forçada e de má qualidade. Não só o congestionamento reduz a mobilidade do usuário do carro, mas também reduz a mobilidade do usuário do transporte público, que nos países em desenvolvimento corresponde às camadas mais pobres da sociedade (CORVALÁN, 2008, não p.).

Em 2003 haviam 23,7 milhões de automóveis nas 12 metrópoles brasileiras, em 2013 o número passou para 45, 4 milhões. As motos passaram de 5,3 milhões para 18,1 milhões (MARICATO, 2015a).

Corvalán (2008) observa que o aumento do uso do automóvel e a degradação do sistema de transporte coletivo público estão vinculados, pois, o uso do automóvel não reduz apenas a demanda do transporte coletivo público, mas também aumenta seu custo. Com menores taxas de ocupação o sistema fica fragilizado, fazendo com que o serviço informal se generalize. Maricato (2015a) destaca ainda que as obras viárias acabam ganhando prioridade sobre obras de saneamento, por exemplo, pois possuem maior visibilidade, prestígio e maior influência nos votos em períodos eleitorais.

Soma-se a este cenário a questão do espraiamento urbano, outro fator que afeta o transporte coletivo público e as populações mais pobres. Em muitos casos, os bairros populares encontram-se distantes do centro das cidades e não possuem todos os serviços e equipamentos necessários, conseqüentemente, o transporte público e as estratégias cotidianas (caminhar longas, distâncias, o uso da bicicleta, utilizar o ônibus sem pagar, etc.) são as únicas formas que as pessoas encontram para se deslocar e acessar os serviços que não encontram nas proximidades (CORVALÁN, 2008).

Estas políticas de transporte foram implementadas em um espaço, o latino-americano, com altos contingentes de população imersos em profundos processos de exclusão social devido, fundamentalmente, à sua situação de pobreza. Para essa população, que praticamente não tem possibilidades reais de se deslocar em um veículo particular, o transporte coletivo representa um importante elemento de inclusão social (CEBOLLADA; AVELLANEDA, 2008, não p.).

Nas regiões metropolitanas brasileiras é possível observar uma relação entre renda, local de moradia e mobilidade: quanto menor a renda, maior o tempo de deslocamento cotidiano, revelando a desigualdade no acesso a infraestruturas de transporte rápido, condicionada à moradia (COCCO, 2016).

Em entrevista, Jaime Lerner afirma: “o ponto mais importante em relação à mobilidade é morar mais perto do trabalho, é preciso propor soluções que aproximem, que integrem as funções, misturem funções, renda, idade, tudo. O que faz a cidade é a diversidade” (SZUCHMAN, 2017).

Esta constatação exhibe as limitações dos programas federais que envolvem acesso à moradia, mas que fragilmente oferecem condições de acessibilidade à cidade. Evidencia-se, portanto, que apesar da evolução de programas como o “Minha Casa, Minha Vida”, o mesmo, no tocante à localização das moradias, ainda se dá pela lógica do mercado imobiliário (e não consegue se contrapor a esta lógica) haja vista que as edificações mais economicamente acessíveis são periféricas, enquanto aquelas que exigem maior aporte de renda, em geral, oferecem melhor acesso à cidade (COCCO, 2016, p. 130).

A localização das residências desta faixa da população junto à organização centralista do território urbano explica sua dependência em relação ao transporte coletivo público. Enquanto a população de maior recurso financeiro optou por ocupar bairros plenos de serviços comerciais, culturais, educativos, sanitários e laborais, à população com menor recurso restou ocupar os extensos espaços metropolitanos periféricos, com escassas oportunidades de trabalho e serviços. Isto faz com que sejam necessários múltiplos deslocamentos para obter os serviços necessários à vida cotidiana e longas viagens diárias para chegar ao trabalho (CEBOLLADA; AVELLANEDA, 2008).

Conforme explanado, estes locais encontram-se distantes do centro das cidades e é difícil realizar os deslocamentos a pé, bem como pagar pelo deslocamento por automóvel, sendo o transporte coletivo público a única opção de deslocamento das pessoas em situação de pobreza.

A existência de um serviço de transporte coletivo acessível, eficiente e de qualidade, que garanta a acessibilidade da população a todo o espaço urbano, pode aumentar consideravelmente a disponibilidade de renda e tempo dos mais pobres, propiciar o acesso aos serviços sociais básicos (saúde, educação, lazer) e às oportunidades de trabalho. Nesse sentido se entende o transporte coletivo como importante instrumento de combate à pobreza urbana e de promoção da inclusão social (GOMIDE, 2003, p. 8).

O alto custo dos transportes urbanos é um dos principais problemas de desigualdade e agravamento da exclusão social nas metrópoles latino-americanas. Para muitas pessoas, mesmo o transporte coletivo público não é acessível ou é uma carga econômica muito importante. Este custo significa uma redução da mobilidade da população pobre urbana, fazendo com que priorizem o deslocamento para o

trabalho (mantenedor da família⁷), restringindo a mobilidade de mulheres, jovens e idosos (CEBOLLADA, AVELLANEDA, 2008).

Nesse sentido, a situação de restrição da mobilidade em que se encontram as populações urbanas de baixa renda envolve a destruição das perspectivas de crescimento humano e social dos grupos de baixa renda, implicando em agravamento dos níveis de pobreza e exclusão social deste coletivo (CEBOLLADA, AVELLANEDA, 2008, não p.)

Na atualidade, a mobilidade se apresenta como uma necessidade e, a partir dela, pode-se acessar a cidade em sua totalidade. Porém, o capital da mobilidade não é distribuído de forma igualitária e deslocar-se grandes distâncias é cada vez mais imperativo e mais difícil. A exclusão social é evidente, o uso do tempo e do espaço não são igualmente acessíveis para a população (CORVALÁN, 2008).

Nesta perspectiva, a análise da mobilidade já não está centrada nos deslocamentos, mas nas pessoas, cuja mobilidade ou imobilidade associa-se a inúmeras variáveis que transcendem a observação dos deslocamentos efetivamente realizados (MIRALLES-GUASCH; CEBOLLADA, 2003).

Vasconcellos (2010, p. 192) aponta que é necessário analisar a mobilidade urbana na perspectiva das pessoas na cidade, superando as limitações das análises tradicionais centradas nos aspectos técnicos e quantificáveis (avaliação de frotas, pessoas transportadas, etc.) e avançando na proposição de uma metodologia que contemple aspectos sociais e econômicos da mobilidade, uma escala humana ao contrário da escala veicular utilizada no planejamento das cidades – “apenas essa análise mais ampla permitirá estabelecer elementos adequados para o desenho de políticas públicas que alcancem condições de mobilidade mais equitativas e ambientalmente sadias”.

Consideramos como foco central desta discussão, a necessária articulação e implementação de políticas públicas integradas, com ênfase na proximidade entre habitação e demais atividades. Visamos, portanto, a redução e a superação dos deslocamentos desnecessários às atividades essenciais cotidianas, em longos percursos e consumo excessivo de tempo, que acarretam grande desgaste físico e mental a seus cidadãos, contribuindo para desagregação física e social dessas comunidades (RAMOS, 2011).

⁷ Nas configurações familiares latino-americanas, apesar da mulher avançar nos números de liderança de famílias (no Brasil, 40%), o homem ainda se apresenta como principal membro mantenedor da família (IBGE, 2015).

Ascher (2005) assinala que na atualidade, a mobilidade é condição para acessar o mercado de trabalho, a moradia, a educação, a cultura e o ócio, a família. O direito de trabalhar e de ter uma casa implicam no direito à mobilidade, trata-se de uma pré-condição, um direito genérico.

Barbosa (2016, p. 29) enfatiza que a melhoria da mobilidade não se trata simplesmente de melhor deslocamento entre dois pontos do território, “o ato de mover – e estar em movimento – não apenas possui dimensões objetivas da locomoção, mas também está intimamente ligado às expressões subjetivas de reprodução urbana de relações sociais.

À medida que a mobilidade se transforma crescentemente em um fator na vida cotidiana das pessoas, os tempos e os locais da mobilidade se tornam mais importantes: o transporte precisa ser mais conveniente, mais barato e mais agradável. Além disso, o transporte não é mais simplesmente um meio de ir de A para B: é uma parte da vida por direito próprio e merece ser valorizado como tal. O movimento deveria ser também um prazer (ASCHER, 2005, p. 19).

Deslocar-se não é apenas a forma de acessar a maior parte dos bens e serviços que a cidade oferece, mas também grande parte das relações sociais. O deslocamento condiciona o acesso a casa, ao trabalho, a educação, a cultura, a saúde. Desta forma, é necessário integrar esta nova dimensão da mobilidade nos estudos urbanos, trata-se de uma das condições da modernidade, uma forma de relacionar-se com as pessoas e com a cidade, uma das liberdades das sociedades democráticas. É o transporte que faz a cidade, espacial e socialmente, ele ocupa um tempo importante e influencia o meio social, cultural e ambiental (CORVALÁN, 2008).

Mobilidade e transporte também significa situar-se nos modos de vida, isto é, nas relações entre os indivíduos e seus territórios. Significa colocar-se no campo dos meios, nos suportes técnicos que permitirão a mobilidade. A ideia é poder unir as definições mencionadas anteriormente, situando-nos numa perspectiva mais integral que permita não só compreender os motivos e modos de vida, mas também as condições de satisfação das necessidades de deslocamento, bem como a conexão com a identidade social dos indivíduos (CORVALÁN, 2008, não p.).

A possibilidade de movimentar-se por um território cada vez mais extenso tornou-se parte do dia-a-dia das pessoas como um dos fatores potencialmente mais favoráveis e ao mesmo tempo mais condicionantes. Nosso potencial de

relacionamento tem aumentado e tem permitido sistemas de vida impensáveis sem a velocidade, onde distintas atividades (trabalho, estudo, lazer) coexistem (MIRALLES-GUASCH, 2010).

Essa mobilidade moderna, onde os aumentos de velocidade são incorporados de maneira socialmente desigual, transforma o espaço público na cidade. A rua não é mais apenas o lugar para se estar e se torna o espaço conector das diferentes partes da cidade e o lugar que liga as diferentes atividades (MIRALLES-GUASCH, 2010, p. 18-19).

A autora explica ainda que, por outro lado, o aumento da velocidade torna-se uma variável de exclusão social, pois não é uma herança compartilhada da mesma forma para todas as pessoas, sendo os meios de transporte considerados altamente seletivos socialmente, apropriado pelas classes altas e o chamado “mundo masculino” (MIRALLES-GUASCH, 2010).

Essas mutações transformaram radicalmente nossa relação com o espaço e o tempo, modificaram os ritmos de nossas vidas e de nossas cidades, quebrando as estruturas espaço-temporais da vida cotidiana e os limites dos territórios e calendários de uso. A disseminação de atividades, a fragmentação de espaços e tempos e a urgência se combinam para recompor novas práticas, restrições e oportunidades para a cidade e para os indivíduos. Numa concomitância de espaços e tempos, conseguiu-se um estouro, uma disjunção combinada com uma nova temporalidade. Numa estranha inversão, a agitação, a mobilidade, a urgência e a velocidade tornaram-se novos valores. Na ausência de significado, apenas ruído - ou violência - e velocidade tornam possível experimentar o tempo presente no local e no momento (GWIAZDZINSKI, 2014).

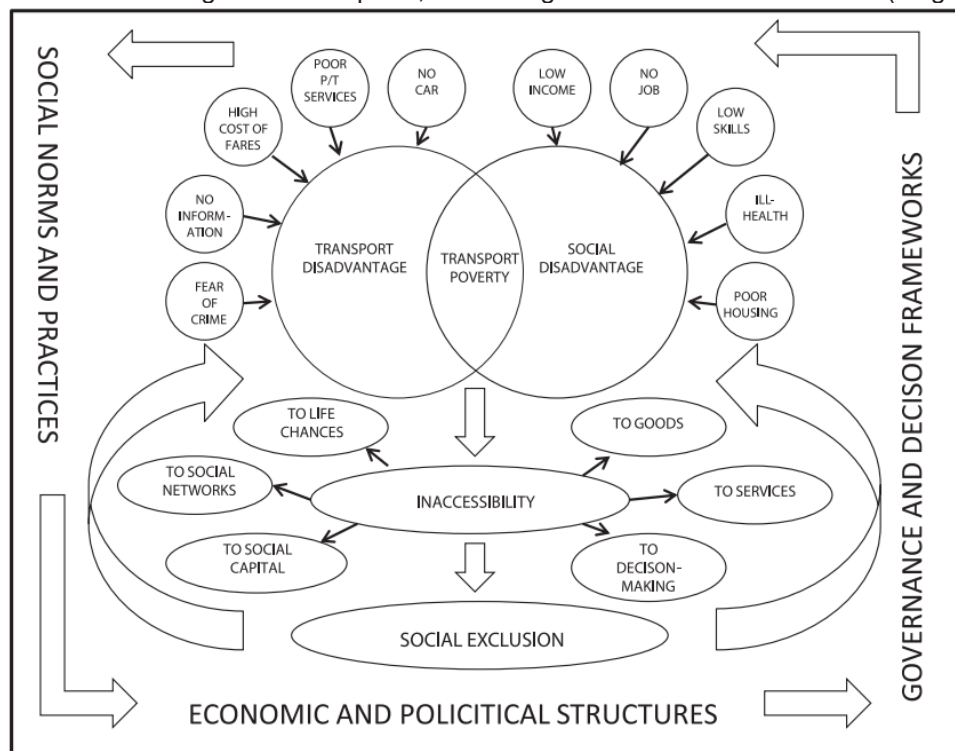
Estudos sociais dedicados às diferentes características de deslocamentos têm analisado os deslocamentos de mulheres na cidade e suas peculiaridades. Dentre as principais características inerentes a este grupo específico, destaca-se o fato de que a mobilidade das mulheres não depende apenas de nível de renda e idade, mas principalmente no papel desempenhado por elas na sociedade. Ou seja, as mulheres se deslocam em um contexto mais restrito e cotidiano quando comparado ao deslocamento de homens, que também contam com maior acesso a veículos particulares (MIRALLES-GUASCH, 2010).

Para as mulheres o transporte muitas vezes é sinônimo de insegurança: em pesquisa feita em seis cidades brasileiras em 2013, 77% das mulheres afirmou ter medo de esperar o transporte público – o lugar percebido como mais inseguro é a parada de ônibus – 43% já sofreram algum tipo de assédio sexual dentro do

transporte público. A pesquisa da Associação dos ciclistas urbanos de São Paulo revela que 86% das pessoas que andam de bicicleta na capital paulista são homens e o número de usuários do sexo feminino cai com a distância geográfica do centro da cidade até a periferia, no centro 23% dos ciclistas são mulheres, 12% estão na região intermediária e só 9% na periferia (MIESENBERGER, 2016).

Para Lucas (2006), os padrões de deslocamento estão intrinsecamente relacionados à dinâmica da desigualdade entre estratos distintos da sociedade. Ocorre que as classes altas ocupam áreas das cidades consideradas bem equipadas de infraestrutura urbana e serviços, como saneamento, saúde, vias e transporte, enquanto as classes baixas ocupam áreas menos equipadas, principalmente no que diz respeito a estrutura e serviços de transporte, frequentemente dispondo apenas de um transporte público ineficaz e insuficiente. Esta privação de mobilidade urbana se traduz em dificuldades de acesso a redes de trabalho, bens, serviços e oportunidades. A Figura 4 apresenta um diagrama que ilustra a relação entre desvantagem no transporte, desvantagem social e exclusão social.

Figura 4 – Desvantagem no transporte, desvantagem social e exclusão social (diagrama)



Fonte: LUCAS (2012).

A privação do acesso aos serviços de transporte coletivo implica na privação do acesso aos serviços considerados essenciais, como educação e saúde, e implicam na provação de direitos sociais básicos, como trabalho e moradia. Assim, as condições de mobilidade inadequadas que são experimentadas pelas pessoas mais pobres acabam por reforçar o fenômeno da pobreza e da segregação espacial (GOMIDE, 2006).

Miralles-Guasch (2010) faz referência a obra “The urban experience” de Harvey (1989) quando afirma que a disposição das atividades e serviços no território originam uma ruptura entre a esfera produtiva e reprodutiva – a esfera do trabalho e a esfera doméstica, como a autora nomeia. Essa ruptura é sinal de uma localização diferenciada e fragmentada de atividades e funções no território, implicando em uma separação espacial e também temporal entre as atividades cotidianas, demandando deslocamento para sua realização.

É assim que a organização do território, e mais especificamente o espaço urbano moderno, origina um novo elemento territorial: a mobilidade das pessoas para que sejam capazes de realizar atividades diárias ou pontuais, embora alguns autores argumentem que os processos de urbanização ocorrem quando a mobilidade obtém um valor positivo e passa a estruturar a vida cotidiana. No novo quadro urbano, não apenas as pessoas admitem a nova dimensão espaço-temporal produzida pela mobilidade cotidiana, mas serão as dinâmicas territoriais que exigirão uma sensação de movimento [...]. Isso exige ressincronizar espaços e tempos cada vez mais não sincronizados. Por esta razão, a evolução dos ritmos urbanos está no centro de uma forte tensão: por um lado, a autonomia daqueles que aspiram a uma melhor qualidade de vida é desejada, escolhendo o seu próprio uso do tempo, e por outro lado. Por outro lado, existe o risco de uma dissolução do site social devido à fragmentação dos tempos da vida cotidiana. E grande parte dessa tensão é desenvolvida e concentrada nos tempos de mobilidade, pois eles conectam esses diferentes tempos e espaços da vida cotidiana (MIRALLES-GUASCH, 2010, p. 16).

O tempo é uma das variáveis de maior importância em relação ao deslocamento da população. O tempo de mobilidade é parte do tempo social e é em relação ao tempo gasto em outras atividades que ele recebe todo seu valor (MIRALLES-GUASCH, 2010).

Quando falamos sobre o tempo dedicado às atividades diárias, do nosso tempo, falamos de nós mesmos. Dos nossos valores, prioridades, obrigações e devoções. Ao mesmo tempo, transmitimos, também, o período em que vivemos, o grupo social do qual fazemos parte e as características do território que habitamos. De fato, o tempo dedicado ao deslocamento, o ir e vir, é um tempo relacionado a todas essas variáveis, já que quase todas as nossas atividades são precedidas por algum deslocamento. Um

movimento definido para uma determinada rota, tempo e meio de transporte (MIRALLES-GUASCH, 2010, p. 45).

O tempo é um recurso escasso, é indivisível, não se pode acumular ou reservar e é consumido enquanto se produz, mais precisamente enquanto transcorre. O tempo que passa sem ser utilizado para desenvolver uma atividade não é recuperável. Hernández e Rossel (2013) explicam que o uso do tempo incide não só nas capacidades do indivíduo alcançar seus objetivos básicos de bem-estar, mas também a própria realização individual, a possibilidade de ter uma real liberdade de escolha.

Apesar disso, o tempo tem sido considerado um parâmetro derivado e secundário, tendo as políticas de transporte e mobilidade priorizado as relações com o espaço, esforço que facilmente percebido nas relações com o planejamento espacial e urbano, tratando de variáveis como densidade e centralidade urbana.

Em relação à dimensão tempo, os projetos de transporte foram reduzidos para medir o tamanho da infraestrutura nos horários de pico, a fim de medir suas capacidades e frequências. Uma relação que liga os ritmos temporais aos meios de transporte e às infraestruturas, mas não inclui os tempos sociais da população (MIRALLES-GUASCH, 2010, p. 45-46).

A capacidade de deslocar-se é um dos fatores que determinam a disponibilidade dos recursos que os lugares possuem, dentre eles o tempo. Esta capacidade incide na quantidade de tempo disponível, na forma que podem utilizá-lo e delimita a cidade que é alcançável para um indivíduo. O deslocamento implica pagamento e está ligado ao uso do espaço urbano – a estrutura viária. Tempo, dinheiro e espaço são elementos da equação do transporte (HERNÁNDES, 2012).

Um dos bens passíveis de distribuição a partir das políticas de transporte público é o espaço, em particular o espaço público das vias. Uma cidade conta com espaço limitado para a circulação de diversos modos de transporte: entre outros, transporte motorizado particular e de carga (de maior e menor porte em ambos os casos), transporte público individual e coletivo, pessoas que usam meios ativos, seja caminhando, de bicicleta ou usando tração animal. Todos esses modos - cuja variedade é muito maior que a dada por esta lista ilustrativa - competem pelo uso do espaço (HERNÁNDES, 2012, p. 47-48).

O tempo da mobilidade é caracterizado por uma coordenada espacial (o uso da cidade) e outra temporal (uso social do tempo). A primeira diz respeito aos usos

da cidade, está relacionada às localizações das atividades no território e com sua acessibilidade. A segunda, completa a primeira, define a utilização do tempo das atividades cotidianas, dentre as quais se inclui o deslocamento (MIRALLES-GUASCH, 2011).

O uso social do território influencia o tempo cotidiano, pois os lugares onde se vive (trabalha, mora, compra, etc.) estão conectados e geridos por meio do planejamento e ordenamento do território e por meio da construção e gestão das redes de transporte. A configuração física do espaço e das estruturas de mobilidade condicionam as dinâmicas territoriais, que por fim, determinam os tempos de deslocamento (MIRALLES-GUASCH, 2011).

O tempo da mobilidade tem que ser valorizado a partir desta perspectiva global dos tempos e da realidade cotidiana de seus cidadãos, integrada dentro do conjunto de atividades que consomem o tempo. O tempo de deslocamento não é um valor quantitativo e isolado, mas é necessário interpretá-lo em relação às outras esferas do tempo. Da perspectiva do cidadão, as diversas atividades e o tempo dedicado a elas não são isoladas. Pelo contrário, o tempo é um valor único e contínuo. É o tempo da vida cotidiana, onde convergem (em competição ou complementaridade) as distintas atividades (MIRALLES-GUASCH, 2011, p. 129).

O tempo urbano é a estrutura temporal dada pela localização das pessoas e dos lugares, assim como os recursos para deslocar-se de um ponto ao outro. O tempo está ligado à satisfação das necessidades e é um fator inseparável do desenvolvimento humano, traz noção de acesso e sua configuração define situações de vulnerabilidade e desigualdade (HERNÁNDEZ, ROSSEL, 2013).

As relações espaço-temporais são evocadas frequentemente na perspectiva filosófica ou em relação à física, sendo a abordagem da cidade com um viés de espaço-tempo considerada rara. Para Gwiazdzinski (2014), a sociedade urbana, como qualquer sociedade, produz um sistema temporal que tem origem na combinação das atividades sociais que ali ocorrem, sendo o tempo uma medida abstrata de coisas concretas, um produto que permite medir, ritmar e coordenar.

O tempo tem permanecido a pobre relação das reflexões sobre o funcionamento, planejamento ou desenvolvimento de cidades e territórios para o benefício de infraestrutura. O aspecto material tomou precedência sobre o aspecto humano confinado às políticas sociais. O hardware foi preferido – até mesmo oposto – ao software. Há poucos negócios ou treinamentos a tempo, enquanto há tantos especialistas em espaço. A dimensão temporal tem sido negligenciada por autoridades municipais e desenvolvedores, embora seja um aspecto essencial da dinâmica urbana.

Até agora, o espaço foi desenvolvido principalmente para melhor utilizar o tempo (GWIAZDZINSKI, 2014, p. 181).

O contrário, ou seja, a busca do tempo para exercer um efeito sobre a ocupação do espaço não é usual. Nas pesquisas urbanas é comum encontrar diversos trabalhos dedicados ao espaço, mas raros sobre o tempo, a relação espaço-tempo e sua representação; há a preferência de uma abordagem espacial em detrimento a uma abordagem que possa fornecer os elementos que viabilizem diversidade de tempos sociais urbanos e sua combinação (GWIAZDZINSKI, 2014).

Toda a cidade é um mundo efêmero, frágil e fugitivo, um labirinto que muda ao longo do tempo e do espaço de acordo com ritmos diários, semanais, mensais, sazonais ou seculares, mas também em termos de eventos, de acidentes e de usos difíceis de articular. Horários e calendários de atividades definem o tempo, regulam o uso do espaço e desenharam os limites da duração de nossos territórios, controlados ou alienados. Os usuários da cidade não só ocupam espaço, mas também tempo (GWIAZDZINSKI, 2014, p. 182).

A cidade pode ser definida por seu limite temporal, assim como pode ser concebida como propiciadora de interações entre as pessoas ao oferecer uma proximidade temporal, como observa Zahavi⁸ (1976 apud ALLAIRE, 2006, p. 67-68).

Ao estudar um conjunto muito grande de dados de aglomerações de indivíduos, desde aldeias africanas até cidades americanas, ele observou duas constantes. O primeiro é um orçamento de tempo de deslocamento diário constante. Em todas as cidades do mundo, independentemente do seu nível de desenvolvimento, o tempo diário de mobilidade é de cerca de uma hora. O acesso a velocidades mais altas permite a expansão da área urbana. Mover-se mais rápido não é usado para mover-se menos, mas para mover-se por uma distância maior. O número de quilômetros percorridos pelos habitantes de uma aglomeração depende, portanto, em grande parte de sua velocidade de movimento.

Nas metrópoles da atualidade a condição observada é a da imobilidade, como destacam Rolnik e Klintowitz (2011, p. 89) “o tempo médio gasto no trânsito pelos paulistanos para realizar todos os deslocamentos diários é de duas horas e quarenta e dois minutos. A cada mês, o paulistano passa dois dias e seis horas no carro ou no transporte público para se locomover. Os paulistanos perdem, em média, vinte e sete dias por ano presos no congestionamento”.

⁸ ZAHAVI, Y. Travel characteristic cities of developing and developed countries. Staff working paper; nº SWP 230. Washington: The World Bank, 1976.

Em Curitiba, o tempo médio de deslocamento casa-trabalho-casa é de duas horas e dois minutos (considerando apenas deslocamentos acima de trinta minutos). Comparando este resultado ao ano anterior houve um aumento de dois minutos e a inclusão de 13,2 mil pessoas no contingente que perde mais de trinta minutos no deslocamento. Em valores financeiros, este aumento no tempo de deslocamento representa mais R\$ 3,3 bilhões como custo da produção sacrificada⁹ (FIRJAN, 2012). Pereira e Schwanen (2013, p. 19) destacam que, via de regra, o tempo de deslocamento da população pobre é maior:

A população mais rica tende a gastar menos tempo nos deslocamento casa-trabalho do que os mais pobres. Na média das áreas metropolitanas analisadas, os mais pobres gastam quase 20% a mais de tempo do que os mais ricos se deslocando para o local de trabalho. Ainda, 19% dos mais pobres fazem viagens com duração acima de uma hora (somente trajeto de ida), enquanto esta proporção entre os mais ricos é de apenas 11%.

Observa-se que o tempo despendido no deslocamento pode ser quantificado, valorado e frequentemente é associado à capacidade de produção, ao Produto Interno Bruto, aos custos ambientais envolvidos nos modais de transporte, etc., mas o tempo também possui valores subjetivos, de difícil compreensão e mensuração. Não é objetivo desta pesquisa quantificar tais aspectos do tempo relacionados à (i)mobilidade nas cidades, mas aprofundar o debate em torno das limitações e capacidades que o uso do tempo potencialmente oferece, a partir da narrativa de antigos moradores de uma favela central reassentados em um conjunto habitacional em um bairro distante na cidade de Curitiba/PR, como apresenta-se no estudo de caso.

2.4 MOBILIDADE URBANA – EXPERIÊNCIAS E PROPOSTAS

Curitiba, capital do Paraná, é cidade referência no que se trata de mobilidade urbana devido ao seu histórico de planejamento urbano intimamente relacionado ao transporte público, mas muitas das inovações referem-se a décadas passadas e hoje o serviço e estrutura oferecidos não correspondem com as necessidades da

⁹ O que deixa de ser produzido na economia devido ao tempo perdido nos deslocamentos. Em outras palavras, quanto poderia ser produzido no mesmo tempo gasto nos deslocamentos.

população (ROMANO, 2014; SILVA, 2015; POLLI et al, 2016). Assim, faz-se necessário lançar um olhar para experiências bem-sucedidas em outras cidades e mesmo propostas que possam mitigar os problemas relacionados à mobilidade urbana.

Na atualidade, algumas cidades, como Londres, Viena e Frankfurt investiram na integração entre modais (metrô, trem, ônibus, bicicleta, balsa, etc.) para prover melhor qualidade de deslocamento à sua população e têm obtido bons resultados. Por outro lado, estes países – considerados desenvolvidos – possuem desafios diferentes quando comparados à realidade das capitais brasileiras, sendo necessário pensar em alternativas adequadas às características regionais (TRIGUEIRO, 2013; LOBO, 2013).

Desta forma, com certo distanciamento das soluções tecnológicas e de integração de modais, é possível identificar três iniciativas, sendo (1) um movimento social, (2) a provisão de uma estrutura e (3) a adoção de uma política pública centrada nas pessoas.

O Movimento Passe Livre (MPL) define-se sendo “um movimento social autônomo, apartidário, horizontal e independente, que luta por um transporte público de verdade, gratuito para o conjunto da população e fora da iniciativa privada” (TARIFA ZERO, [2018?], não p.). O MPL surgiu oficialmente em 2005, na Plenária Nacional pelo Passe Livre em Porto Alegre, mas o início da mobilização data de 2002.

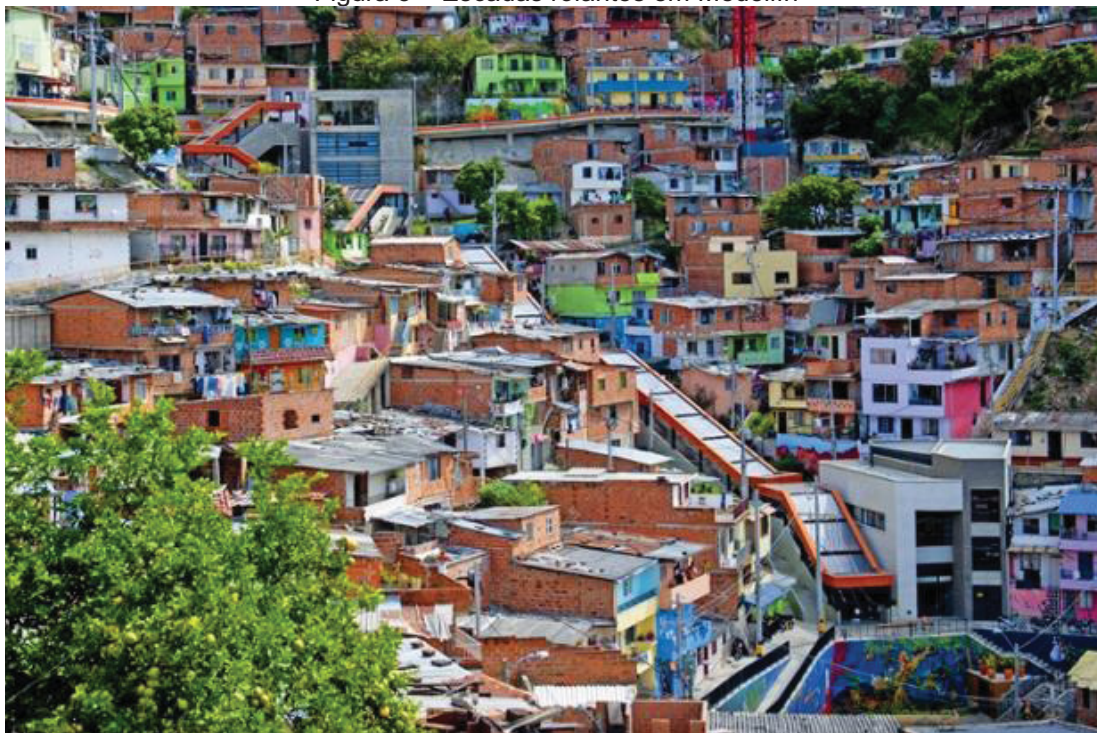
A pauta deste movimento é o transporte gratuito para estudantes, a princípio, e a extinção da tarifa para todos a longo prazo. O movimento aponta que por meio da reforma tributária e do imposto progressivo (de acordo com a renda do contribuinte) e os recursos oriundos destes, é possível proporcionar o transporte coletivo público gratuito para a população (TARIFA ZERO, [2018?]). Até 2016 apenas 86 cidades no mundo ofereciam a gratuidade do serviço, sendo 12 delas no Brasil. Sydney, na Austrália, oferece algumas linhas circulares de ônibus gratuitos e Zagreb, na Croácia, implementou um programa de transporte público gratuito com o objetivo de diminuir o uso do automóvel particular.

A ciclomobilidade é tema de crescente discussão na atualidade e diversas cidades são consideradas modelos de mobilidade urbana por incorporarem a bicicleta como meio formal de deslocamento, investindo principalmente em

estruturas – caso de Copenhagen e Amsterdã. Por outro lado, o uso da bicicleta enfrenta os empecilhos das grandes distâncias, principalmente entre periferias ou cidades dormitório e áreas centrais (que concentram serviços e emprego) no Brasil. Neste sentido, a Alemanha inaugurou em 2016 uma ciclovia de 60 quilômetros de extensão, contínua, sem obstáculos ou paradas em uma das regiões de tráfego mais intenso, permitindo que a população percorra cotidianamente distâncias antes consideradas intransponíveis com a bicicleta (TRIGUEIRO, 2013).

Medellín, na Colômbia adotou um modelo de transporte público inspirado no de Curitiba, mas utilizando um ônibus com maior capacidade de passageiros. Aqui destaca-se a gestão de mobilidade urbana na cidade atenta às distintas necessidades da população: integração, mobilidade, administração, redução da pobreza e violência são trabalhados no Projeto Urbano Integral (PUI), que leva em consideração ferramentas de desenvolvimento social, físico e a coordenação interinstitucional para transformar os setores da cidade que possuem maiores necessidade. Exemplo disso é a construção de escadas rolantes ao ar livre nos morros – antes o trajeto por escadas era feito em 30 minutos, atualmente em 10 minutos (Figura 5). Esta iniciativa permite que pessoas com limitações, como os idosos, possam realizar seus deslocamentos (ALCALDÍA DE MEDELLIN, [2018?]).

Figura 5 – Escadas rolantes em Medellín



Fonte: PLATAFORMA URBANA, [2018?].

3 ESTUDO DE CASO

A escolha do método do estudo de caso justifica-se por ser adequado para compreender um fenômeno em seu contexto real, a fim de buscar uma nova perspectiva, como conceitua Eisendhardt (1989, p. 534) “é uma estratégia de pesquisa com foco em compreender a dinâmica apresentada dentro de contextos singulares”. A eleição deste método em detrimento de outros possíveis se deu por ser indicado para análise de fenômenos contemporâneos inseridos em contexto da vida real, por maior familiaridade da pesquisadora e pelos recursos disponíveis

Considerando que cada caso é uma experiência distinta e com o objetivo de conectar a evidência qualitativa ao objeto da pesquisa, o estudo de caso desenvolvido a seguir pretende fundamentar a tese proposta a partir da caracterização do Residencial Parque Iguaçu III¹⁰ e do processo de reassentamento de famílias da Vila Parolin¹¹ neste local na perspectiva do tempo e da mobilidade urbana.

As entrevistas realizadas com as famílias do conjunto habitacional (no intuito de analisar sua narrativa a respeito desta intervenção), constituem a essência deste estudo de caso – como citado anteriormente, busca-se, ainda que de forma limitada, dar voz às pessoas que não tiveram pleno poder de decisão em relação a própria moradia.

3.1 ETAPAS DA PESQUISA

O método e as etapas de pesquisa foram definidos para subsidiar a construção da tese, assim, para a obtenção dos dados necessários, adotou-se a entrevista focalizada (voltada apenas para uma determinada problemática) para obtenção de dados. De acordo com Lakatos e Marconi (2011, p. 197) trata-se de uma técnica que compreende o encontro de duas pessoas, em que uma delas obtém informações a respeito de determinado assunto estudado, “há um roteiro de tópicos relativos ao problema que se vai estudar e o entrevistador tem liberdade de

¹⁰ Conjunto residencial da Cohab-CT localizado no bairro Ganchinho em Curitiba, Paraná (Figura 7).

¹¹ Área de ocupação irregular localizada no bairro Parolin em Curitiba, Paraná (Figura 10).

fazer as perguntas que quiser: sonda razões e motivos, dá esclarecimentos, não obedecendo, a rigor, a uma estrutura formal”.

A entrevista é compreendida como uma técnica de coleta de dados adequada para obter informações a respeito do que o entrevistado possui conhecimento, acredita, espera, deseja, bem como a motivação por trás das respostas. As principais vantagens do uso da entrevista como técnica são a maior abrangência, a eficiência na obtenção de dados, a classificação e a quantificação. Quando comparada aos questionários, a entrevista não é restritiva, permite maior número de respostas, proporciona maior flexibilidade e possibilita que o entrevistador capte não somente a resposta verbal, mas também outros tipos de comunicação (GIL, 1999).

Quanto às desvantagens, é possível mitigá-las realizando uma preparação adequada no planejamento da coleta de dados, por meio da preparação do entrevistador. Dentre as principais desvantagens cita-se: falta de motivação, falta de compreensão, respostas falsas, falta de capacidade, influência do entrevistador no entrevistado, etc. (GIL, 1999).

Para realizar uma aproximação a área de estudo bem como proceder a escolha dos entrevistados foi realizado um contato com representante do órgão oficial de habitação de Curitiba, a Cohab-CT, representada pela Coordenadora de Pós Ocupação e Gestão Condominial do Programa Minha Casa, Minha Vida, Sra. Danniele Gatto Pereira. Após explicação do objetivo da pesquisa, a Sra. Danniele enviou o quantitativo de famílias reassentadas no Residencial Parque Iguaçu III organizadas por origem. Como a pesquisa trata, sobretudo, de aspectos de justiça ambiental e mobilidade urbana, optou-se por entrevistar famílias oriundas de áreas centrais (aspectos de mobilidade) de vulnerabilidade ambiental (aspectos de justiça ambiental), neste caso a Vila Parolin (antiga ocupação às margens do rio Vila Guaíra). Além disso, solicitou-se que fosse indicada uma liderança local para a realização da entrevista.

Realizou-se o contato com uma liderança informal do Residencial Parque Iguaçu III por telefone e posteriormente presencial, onde foi possível explicar a proposta da entrevista. A liderança auxiliou na seleção de famílias a serem entrevistadas, considerando fatores como: disponibilidade, afinidade com a proposta, capacidade de entendimento, entre outros.

Desta forma, a ideia inicial consistiu em realizar dez entrevistas com famílias reassentadas de áreas centrais e uma entrevista com a liderança local, mas pelo fato de parte das famílias terem abandonado os sobrados do conjunto habitacional e outras não terem manifestado interesse em colaborar foram realizadas sete entrevistas com moradoras e uma com a liderança.

As perguntas norteadoras utilizadas na entrevista foram elaboradas de forma que o entrevistado se sinta confortável para falar de sua realidade. Para isso, optou-se por perguntas amplas onde os temas de interesse fossem apresentados durante a locução do entrevistado, evitando o uso de termos técnicos.

Para as visitas ao local, utilizou-se a técnica da observação direta intensiva, que de acordo com Lakatos e Marconi (2011), é um tipo de observação que utiliza os sentidos na obtenção de determinados aspectos da realidade. A observação direta intensiva não consiste apenas em ver e ouvir, mas inclui examinar fatos ou fenômenos que sejam de interesse de estudo. A observação foi realizada nas ocasiões das entrevistas, com o objetivo de captar aspectos relevantes para o desenvolvimento do trabalho, elementos que remetessem às questões de justiça ambiental, mobilidade e tempo urbano.

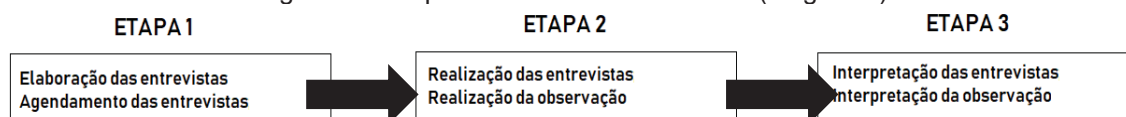
Inicialmente havia a intenção de utilizar a fotografia como instrumento de coleta de dados, utilizando-se a câmera fotográfica semiprofissional que foi levada na ocasião das entrevistas, mas por orientação recebida no local não foi possível utilizá-la e as fotografias apresentadas na sequência foram tiradas com aparelho celular ou são de fontes secundárias.

Após a transcrição das entrevistas, os trechos considerados de relevância foram apresentados no decorrer da tese e, por fim, o conteúdo das entrevistas foi analisado à luz do referencial teórico, orientado pela análise de conteúdo.

A análise de conjunto é compreendida como um conjunto de técnicas de análise das comunicações que pode ser aplicada a discursos diversificados, visando o enriquecimento da leitura e a superação das incertezas, a fim de extrair conteúdos por trás da mensagem analisada. Bardin (2011) destaca que a análise de conteúdo possui duas funções básicas, sendo elas a função heurística e a função de administração da prova. A primeira aumenta a prospecção à descoberta, enriquecendo a tentativa exploratória. A segunda, busca provas para a afirmação da hipótese por meio da análise.

Do ponto de vista de sua realização, a análise de conteúdo ocorre em três fases (Figura 6). A pré análise consiste no estabelecimento do esquema de trabalho, ou seja, estabelece os procedimentos, que podem ser flexíveis, mas bem definidos. Posteriormente, a exploração do material é a execução da etapa anterior. Por fim, é realizado o tratamento dos dados, onde os resultados submetidos à validação do contexto, culminando na sua interpretação (BARDIN, 2011).

Figura 6 – Etapas da análise de conteúdo (diagrama)



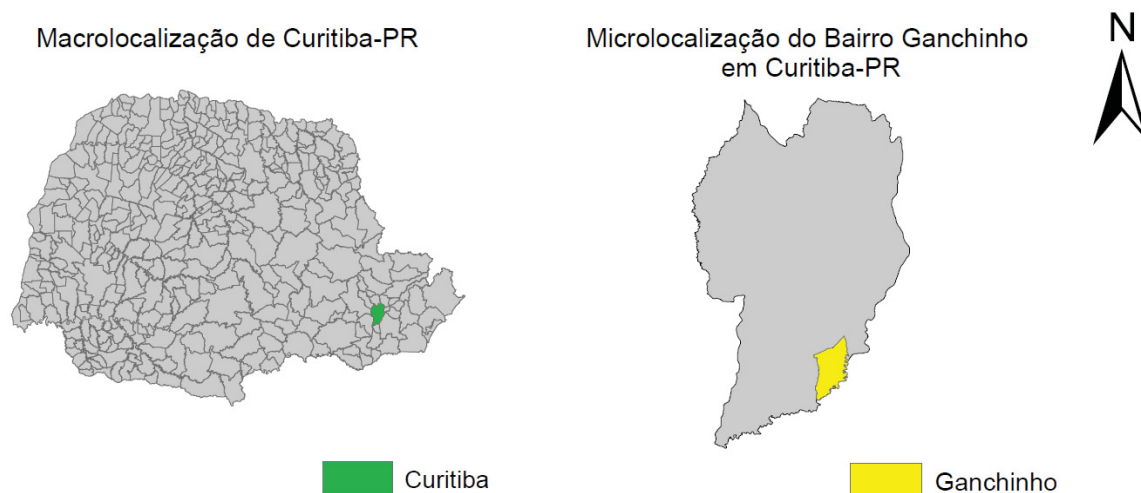
Fonte: A autora (2018).

3.2 CARACTERIZAÇÃO DO PROBLEMA CONCRETO DO ESTUDO DE CASO

A escolha do conjunto habitacional Residencial Parque Iguaçu III obedece aos seguintes critérios: ser uma área de reassentamento; ser uma área considerada distante do centro da cidade de Curitiba e ser uma área já estudada no âmbito da vulnerabilidade socioambiental¹², a fim de que todos os esforços de pesquisa fossem dedicados ao tema do tempo e da mobilidade urbana. O conjunto localiza-se no bairro Ganchinho no extremo sul de Curitiba (Figura 7), divisa com os bairros Alto Boqueirão, Sítio Cercado, Umbará e o município de São José dos Pinhais, distante cerca de 20 quilômetros do centro da cidade.

¹² Os conjuntos habitacionais do bairro Ganchinho em Curitiba/PR foram estudados na perspectiva da vulnerabilidade socioambiental na tese intitulada “A SUSTENTABILIDADE NA HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL: Estudos de caso em reassentamentos do Programa Minha Casa, Minha Vida no Núcleo Urbano Central da Região Metropolitana de Curitiba - municípios de Curitiba e Fazenda Rio Grande”, de autoria de Rafaela Antunes Fortunato, realizada no Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento da Universidade Federal do Paraná em 2014. A autora avaliou o conjunto habitacional a partir dos itens propostos pelo Selo Azul CEF, onde concluiu que o PMCMV não consegue assegurar a sustentabilidade das habitações de interesse social financiadas por meio de seus recursos, mas somente suprir aspectos quantitativos da provisão habitacional que visa a redução de forma mais rápida do déficit habitacional existente no Brasil. Ou seja, o PMCMV aborda com nitidez aspectos quantitativos da produção de moradias sociais, deixando para segundo plano os aspectos qualitativos das mesmas

Figura 7 – Localização do bairro Ganchinho



Fonte: A autora.

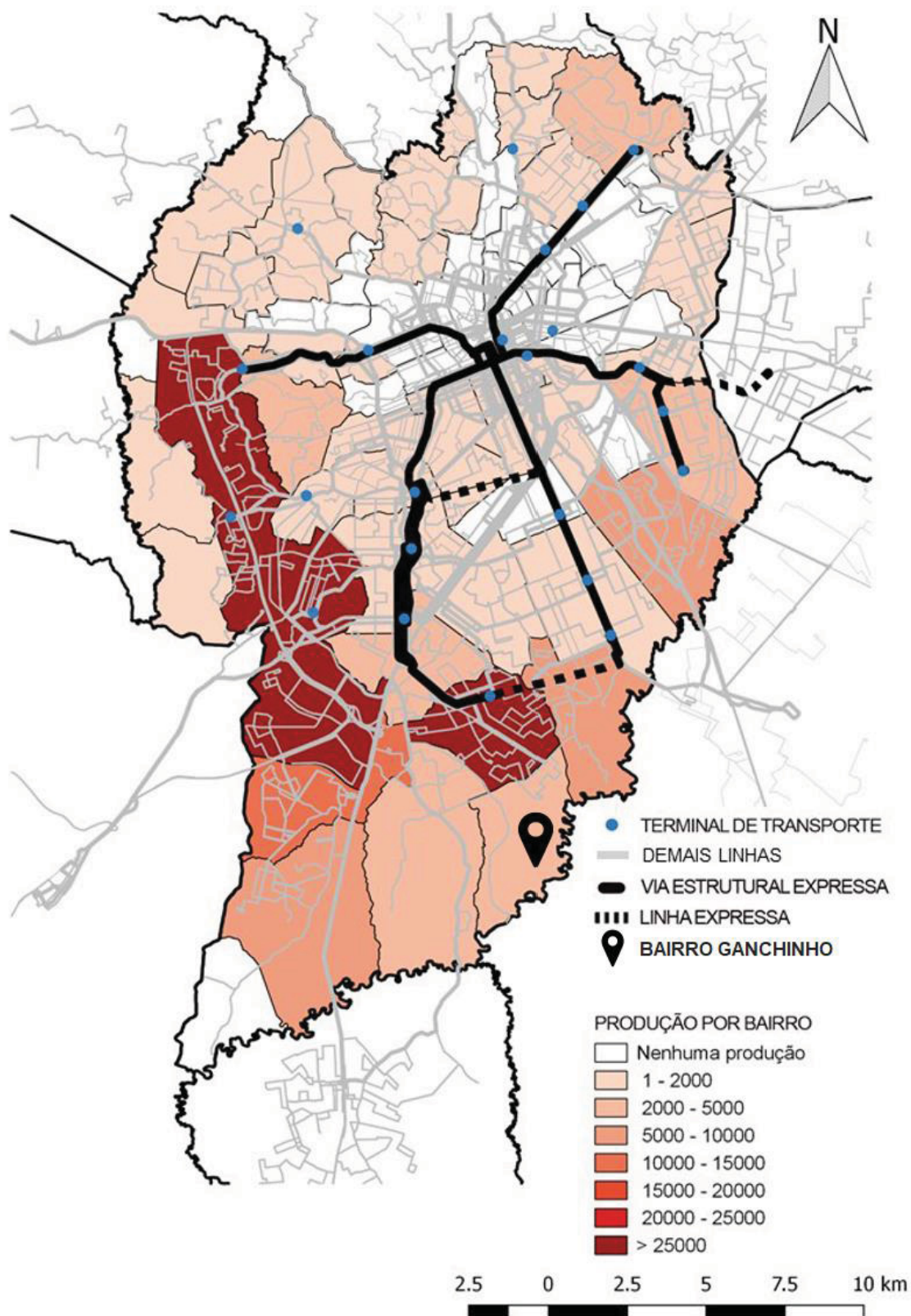
De acordo com o Censo de 2010, o bairro possui população de 11.178 pessoas (IBGE, 2010), mas devido à quantidade de conjuntos habitacionais construídos na região a estimativa é de que essa população dobre em um curto espaço de tempo (Figura 8).

Os empreendimentos populares na região são obra do Programa Minha Casa, Minha Vida (investimento de R\$ 63,5 milhões) com 1.411 unidades, destinado para famílias inscritas na fila da Companhia de Habitação Popular de Curitiba com renda até R\$ 1.395 e para moradores que serão reassentados de áreas de risco (COHAB-CT, 2013).

O conjunto está dividido em Residencial Parque Iguaçu I, II e III (Figura 9), onde o primeiro possui 416 apartamentos, duas quadras poliesportivas, dois salões de festa e é destinado à inscritos na fila da Cohab, assim como o segundo, com 352 apartamentos, uma quadra poliesportiva e um salão de festas (COHAB-CT, 2013).

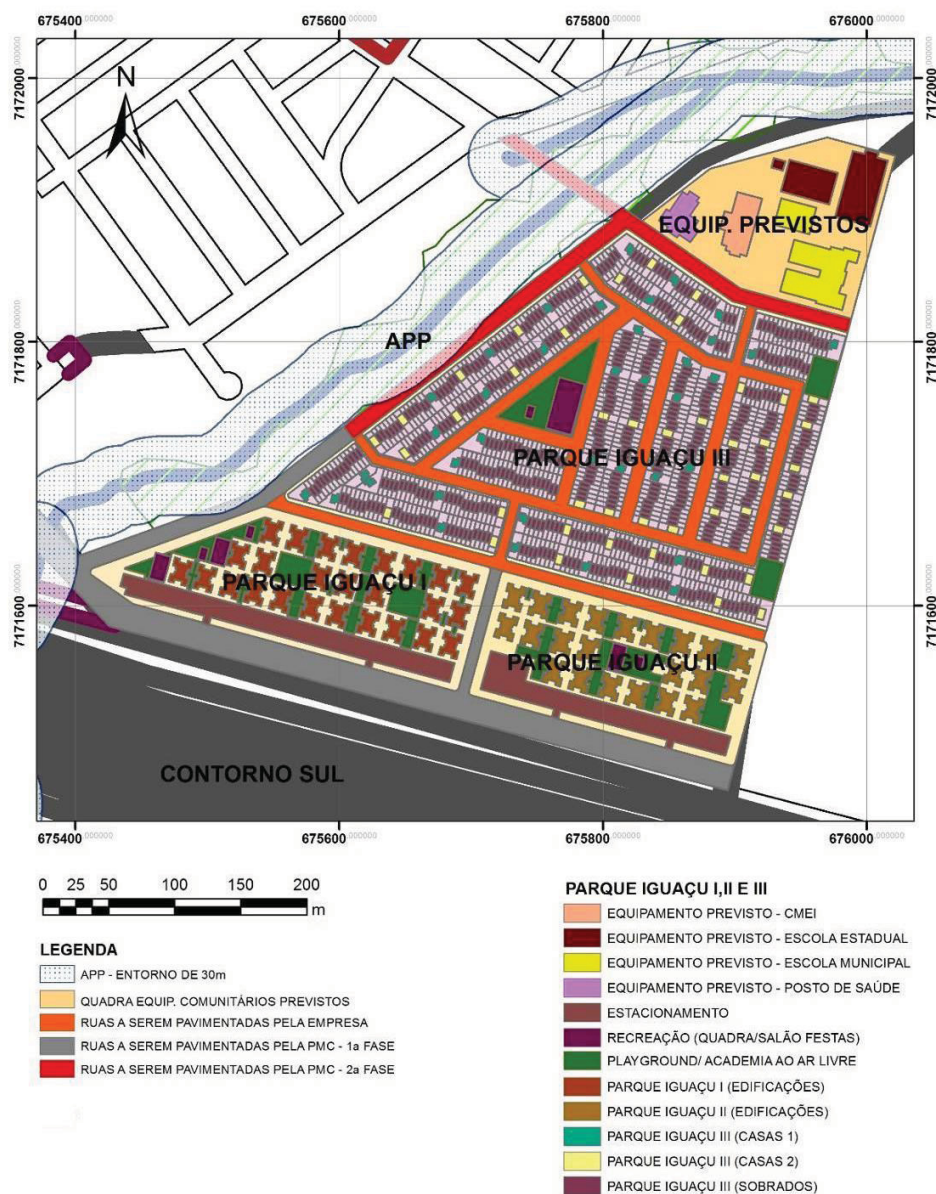
O Residencial Parque Iguaçu III, que conta com 560 sobrados e 83 casas térreas, é ocupado de maneira mista (323 unidades foram reservadas para a demanda da fila de inscritos, e as outras 320 destinadas para famílias que vivem em ocupações irregulares em áreas de risco social). Estes moradores são oriundos das vilas Belo Ar, Ipiranga, Bons Amigos, Parque Náutico, Barracão, Icaraí, Cristo Rei, 23 de Agosto, Pantanal e Parolin (COHAB-CT, 2013).

Figura 8 – Produção da Cohab por bairro de 1965 a 2016 e eixos de transporte



Fonte: Adaptado de LIMA; KUZMA (2017).

Figura 9 – Implantação dos conjuntos habitacionais Residencial Parque Iguaçu I, II e III no bairro Ganchinho (mapa)



Fonte: FORTUNATO (2014).

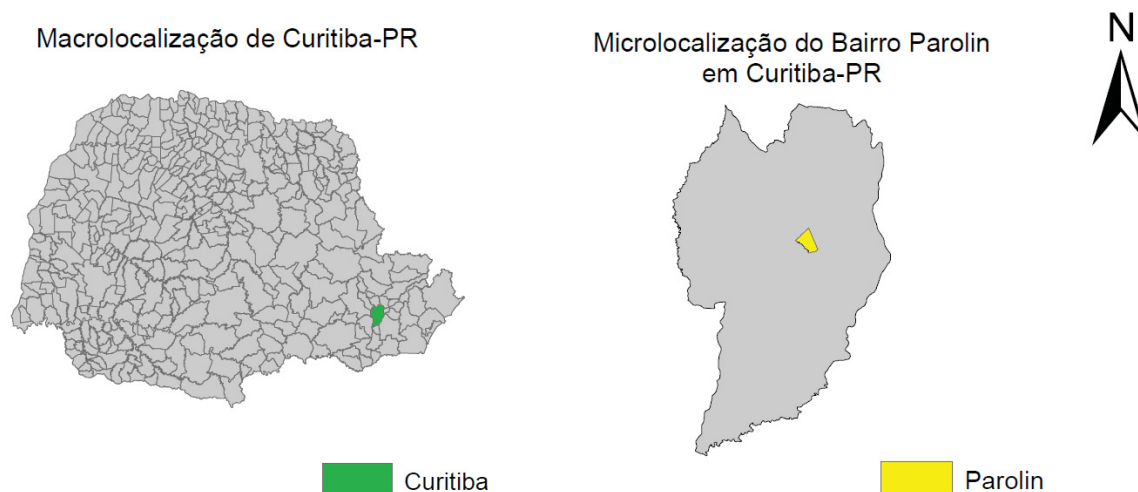
De acordo com Fortunato (2014), a Cohab-CT sinaliza que os equipamentos comunitários do bairro (de educação, saúde, segurança pública, lazer, cultura, entre outros) se apresentam como insuficientes para o atendimento da população se efetivadas as obras previstas do Programa Minha Casa, Minha Vida. Até o momento – quatro anos depois – estes equipamentos ainda não foram construídos e não há previsão, porque “o proprietário do terreno onde seriam instalados os equipamentos desistiu do acordo de doação da área e o município está reivindicando a solução na Justiça. Até que o caso se resolva, não será possível iniciar as obras de uma creche, uma escola municipal e um colégio estadual” (BELO, 2015, não p.).

Em 2014, os moradores dos conjuntos habitacionais da região organizaram uma manifestação reivindicando maior infraestrutura. Cerca de 300 pessoas bloquearam o Contorno Leste de Curitiba com faixas e cartazes.

Os manifestantes invadiram a pista por volta das 8h40. “Ônibus para cadeirantes”, “Escolas”, “Posto de Saúde”, estão escritos nos cartazes erguidos pelos moradores. De acordo com os manifestantes, desde que foram realocados precisam se deslocar para outros bairros para serem atendidos em Unidades de Pronto-Atendimento. Também, segundo eles, não há vagas nas creches, nem ônibus para suprir toda a demanda dos moradores. “Jogaram a gente aqui sem nada. Minhas crianças tão sem ir pra escola porque não tem vaga”, disse uma manifestante, enquanto levava os dois filhos pequenos para as margens da rodovia. Eles atearam fogo em entulhos e pneus para bloquear a via (JUBANSKI; HENRIQUE, 2014, não p.).

O local de origem de parte das famílias reassentadas é a Vila Parolin, localizada em uma área central de Curitiba às margens do rio Vila Guaíra (Figura 10). O início da ocupação do Parolin – na época área isolada e sem sinais de urbanização – deu-se em 1960, com a chegada de famílias vindas do interior do Paraná. Na sequência, a ocupação gradativamente estendeu-se por áreas públicas e particulares ao longo do Rio Vila Guaíra (BOLETIM CASA ROMÁRIO MARTINS, 1997).

Figura 10 – Localização bairro Parolin em Curitiba



Fonte: A autora, 2018.

Ainda na década de 60, a Cohab-CT desenvolveu um projeto de erradicação das 22 favelas existentes em Curitiba, que deu origem ao conjunto habitação Vila Nossa Senhora da Luz dos Pinhais. Na época, cerca de 507 pessoas moravam na

Vila Parolin e parte delas foram reassentadas na nova vila em 124 casas. Rapidamente a distância do centro e a não adaptação a nova moradia fez com que muitas famílias abandonassem a Vila Nossa Senhora da Luz dos Pinhais, retornando à Vila Parolin (BOLETIM CASA ROMÁRIO MARTINS, 1997).

Em 1979 uma nova intervenção obrigou os moradores a deixarem a Vila Parolin, desta vez iniciada pelos donos das terras que utilizaram tratores para expulsarem os ocupantes, que foram aconselhados a ocupar a faixa de seis metros junto ao rio, popularmente conhecido como “valetão”, como mostra a Figura 11 (BOLETIM CASA ROMÁRIO MARTINS, 1997).

Figura 11 – Ocupação das margens do Rio Vila Guaíra em 2010 (fotografia)



Fonte: ROMANO (2015).

Em 2001, a Cohab-CT adotou uma nova abordagem, na busca por romper com a antiga forma de reassentamento, realizando-o de forma mais humana, introduzindo a diversidade e o espaço para a individualidade. Por outro lado, os investimentos passaram a ser direcionados para a Região Metropolitana de Curitiba, pois a ausência de vazios urbanos na capital teria se esgotado, de acordo com a Cohab-CT (BOLETIM CASA ROMÁRIO MARTINS, 2006).

Desde 2005, o “Programa Moro Aqui” busca trazer melhorias nas condições de habitabilidade das famílias atendidas pela Cohab-CT, na tentativa de integrá-las à cidade formal, por meio de ações de desenvolvimento social, qualificação

profissional, educação ambiental, saúde, etc. Souza (2016) comenta que a Vila Parolin foi contemplada com um grande investimento habitacional em uma área próxima da região central de Curitiba, com 66.722 unidades construídas, como demonstram as Figuras 12, 13 e 14 (SOUZA, 2016).

Figura 12 – Sobrados construídos no Bairro Parolin (fotografia)



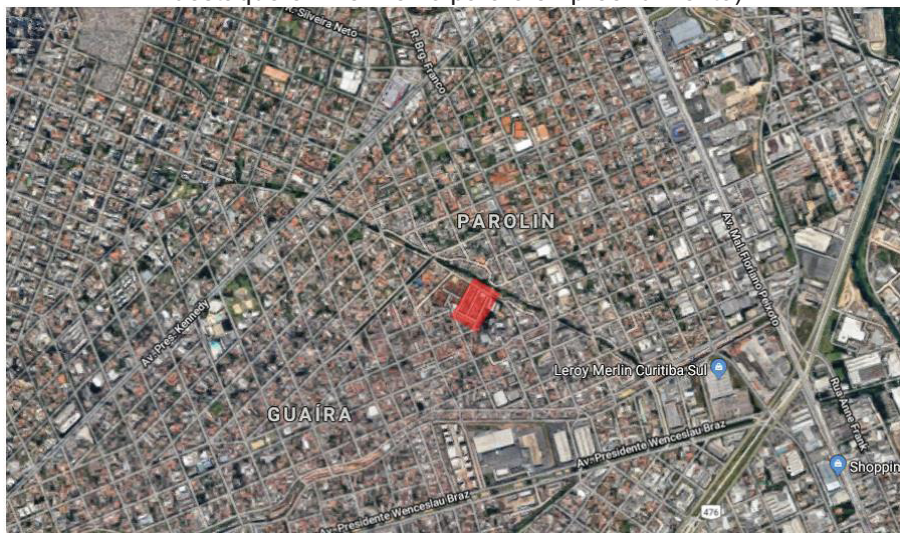
Fonte: COHAB-CT [2013?].

Figura 13 – Conjunto habitacional construído no bairro Parolin (fotografia)



Fonte: COHAB-CT [2013?].

Figura 14 – Localização de um conjunto habitacional construído no Bairro Parolin (mapa com destaque em vermelho para o empreendimento)



Fonte: GOOGLE MAPS [2018?].

As famílias reassentadas de áreas de ocupação irregular não tiveram poder de escolha do local da nova moradia e cerca de 32 famílias da Vila Parolin foram destinadas ao Residencial Parque Iguaçu III, não sendo contempladas pelo reassentamento nas proximidades da ocupação original.

De acordo com o presidente da Cohab-CT, Ubiraci Rodrigues “estas famílias deixam uma condição precária de moradia em beira de rio, em locais onde enfrentavam a ocorrência de enchentes e passam a viver em casas e sobrados de boa qualidade, em um lugar seguro e dotado de completa infraestrutura” (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2013, não p.).

Em entrevista a Prefeitura Municipal de Curitiba, moradores relatam o sofrimento devido às enchentes frequentes nas ocupações, onde a água chegava aos joelhos e não havia tranquilidade. Em um dos casos, a moradora conta que o banheiro de sua antiga casa desabou no barranco (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2013).

Em contrapartida, o município de Curitiba concedeu incentivos fiscais e construtivos para a realização dos projetos e responsabilizou-se pela complementação da infraestrutura do local, como a pavimentação das ruas.

Efetivamente, o reassentamento teve início em setembro de 2013 (Figuras 15, 16 e 17). Além do Residencial Parque Iguaçu III, outros nove conjuntos foram construídos para famílias reassentadas e famílias da fila da Cohab-CT, com 2.572 unidades concentradas em 257,5 mil metros quadrados, considerada Setor Especial

de Habitação de Interesse Social (SEHIS) pelo zoneamento. O Residencial Parque Iguaçu III tem uma ocupação mesclada com famílias da fila (faixa 1) e reassentados de área de risco, ou seja, com renda de zero a R\$1600,00 reais.

Figura 15 – Mudança das famílias no processo de reassentamento no Residencial Parque Iguaçu III (fotografia)



Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA (2013).

Figura 16 – Casas e sobrados do Residencial Parque Iguaçu III (fotografia)



Fonte: COHAB-CT (2013).

Figura 17 – Localização do conjunto habitacional no bairro Ganchinho (mapa com destaque em vermelho para o empreendimento)



Fonte: GOOGLE MAPS [2018?].

Em outubro de 2013, 56 casas e sobrados do Residencial Parque Iguaçu III foram ocupadas irregularmente, com estimativa de 200 pessoas envolvidas. O episódio ocorreu na ocasião da distribuição das famílias da fila de habitação pela Cohab-CT, cerca de 643 casas já haviam sido distribuídas para os devidos moradores, mas a demora para definir a situação das últimas 56 unidades facilitou a invasão. No mesmo mês, a Polícia Federal realizou uma ação de reintegração de posse (Figura 18), houve resistência e protesto (SENKOVSKI, 2013).

Figura 18 – Presença da polícia na reintegração de posse das unidades habitacionais ocupadas (fotografia)



Fonte: SENKOVSKI (2013).

A reportagem de Belo (2015) relata que após a mudança de cerca de quatro mil famílias para o bairro do Ganchinho a comunidade aguardava a instalação completa de estrutura que deveria ter acompanhado os novos moradores do bairro, referindo-se principalmente a equipamentos de educação, pois não há vagas nas escolas da região (uma estadual e três municipais), fazendo com que as crianças tenham que frequentar escolas distantes. Uma líder comunitária relata:

A maioria das crianças precisa estudar longe. E isso também pesa na questão financeira. Aqui é uma comunidade em que a maioria das famílias é carente e com as crianças sem aulas elas correm o risco de ficar sem o Bolsa Família. Se torna um transtorno, os pais vão trabalhar preocupados e algumas mães até saem do serviço pra ficar com as crianças (BELO, 2015, não p.).

3.3 ENTREVISTA – CONTATO COM A LIDERANÇA, ESTRUTURAÇÃO DAS PERGUNTAS, APROXIMAÇÃO DAS ENTREVISTADAS E OBSERVAÇÃO

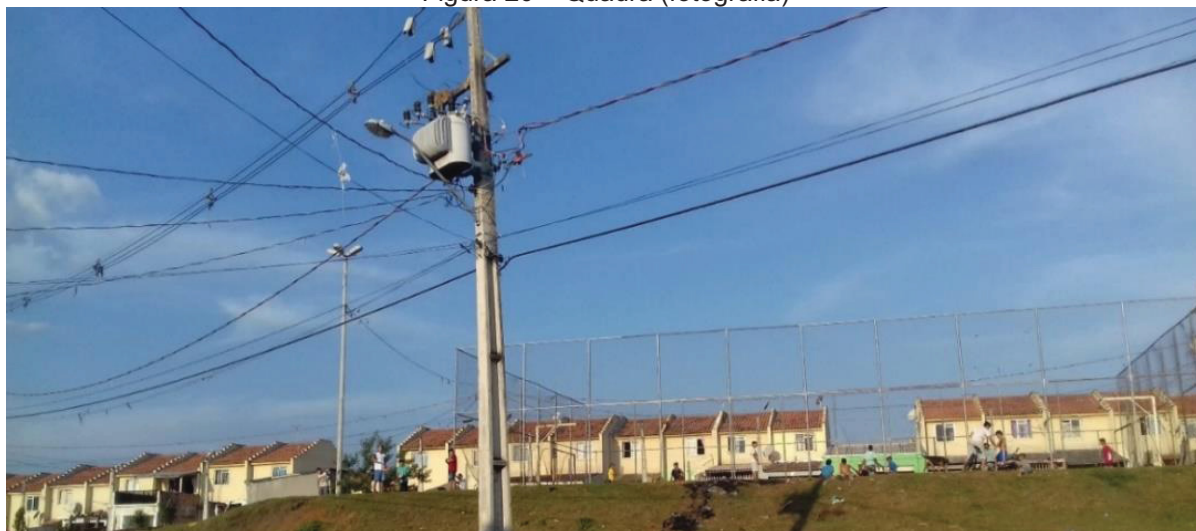
No primeiro contato presencial, a liderança informal informou a dissolução da Associação de Moradores do Residencial Iguaçu III e pelo fato de morar em frente ao salão de festas e da quadra (Figuras 19 e 20), frequentemente estar em contato com a população e realizar favores (como a distribuição das correspondências) tornou-se uma pessoa de referência para os moradores, para a Cohab-CT e outros órgãos.

Figura 19 – Salão de Festas (fotografia)



Fonte: A autora (2018).

Figura 20 – Quadra (fotografia)



Fonte: A autora (2018).

A liderança informal relatou as dificuldades encontradas por ela e por aqueles que a procuram, como a falta de escolas na região, a dificuldade na manutenção dos equipamentos públicos (troca de lâmpadas, roçada, etc.), entre outros. A mesma ainda afirmou que os moradores não compreenderam a proposta da Associação de Moradores e buscavam assistência social nesta, resultando em uma grande insatisfação de uma parte e frustração de outra, o que gerou o fim das atividades e abandono do cargo por parte do presidente.

Foi relatado que no início havia a provisão de atividades para os moradores, muitas instituições buscavam o local para realizar projetos sociais, o que agradava a população local. Com o tempo a busca diminuiu e atualmente só o projeto esportivo de *muay thai* (arte marcial) acontece aos sábados. Em épocas festivas (Natal, Páscoa, Dia das Crianças), a própria liderança informal, com ajuda de outros moradores, busca doações (brinquedos, doces) para as crianças da comunidade.

O tumultuoso início do Residencial Parque Iguaçu III foi acompanhado pela liderança informal, que está desde o início no local. Ela comentou que no início a insegurança e violência foram apontadas como as de maior preocupação, relatando tiroteios e a frequente presença da polícia, mas que com o tempo a situação se acalmou. Apesar disso, a liderança informal recomendou que não fosse feito o uso de câmeras fotográficas. Na Figura 21 é possível observar uma rua do residencial.

Na ocasião, foi informada a intenção de realizar-se entrevistas com os moradores oriundos da Vila Parolin e o objetivo da entrevista. A liderança

demonstrou estar disposta a ajudar, mas adiantou que os moradores estavam extremamente insatisfeitos com o descaso e abandono dos órgãos públicos e que poderiam relacionar a presente pesquisa a estes órgãos. Então, foi possível explicar não somente o objetivo desta pesquisa, mas da produção científica em geral, bem como a isenção de relação aos órgãos referidos.

Figura 21 – Rua do Residencial Parque Iguaçu III (fotografia)



Fonte: A autora (2018).

Na data combinada para a realização da primeira etapa de entrevistas com os moradores do Residencial Parque Iguaçu III oriundos da Vila Parolin, a liderança informal acompanhou todas as entrevistas. Foram entrevistadas mulheres donas de casa, em sua maioria, com auxílio de gravador.

A entrevista desenvolveu-se em torno das seguintes perguntas:

- a) Como era sua vida antes de morar no Residencial Iguaçu III?
- b) Como foi a mudança para o Residencial Iguaçu III?
- c) Como é sua vida hoje no Residencial Iguaçu III?
- d) Pensando no antes e depois do reassentamento, você percebeu que gasta seu tempo de forma diferente?

Durante a entrevista foram realizadas intervenções utilizando palavras-chave para que o relato estivesse centrado nos interesses da pesquisa. A entrevista foi conduzida de forma a obter a maior quantidade de informações das moradoras e por isso em algumas ocasiões foram necessárias mais intervenções no relato, como pode ser observado no Apêndice A (Transcrição das Entrevistas). O Quadro 1 apresenta a matriz de análise das entrevistas e na sequência descreve-se as situações relevantes.

Quadro 1: Matriz de análise das entrevistas

Entrevistada	Foi informada anteriormente da entrevista?	Entrevista foi gravada?	Entrevistada compreendeu o objetivo?	Entrevista foi satisfatória?
1	Sim	Sim	Sim	Sim
2	Sim	Não	Pouco	Pouco
3	Não	Sim	Sim	Sim
4	Sim	Sim	Sim	Sim
5	Não	Sim	Sim	Sim
6	Não	Sim	Sim	Sim
7	Sim	Sim	Sim	Sim
8	Não	Sim	Sim	Sim

Fonte: A autora, 2018.

Na realização da segunda entrevista, a entrevistada havia sido informada previamente da entrevista, mas houve o surgimento de um boato a respeito da pesquisadora: alguns moradores foram avisados que uma advogada iria entrevistá-los com motivação política. Houve resistência no estabelecimento do contato e somente após as explicações e comprovações necessárias a entrevistada aceitou responder as perguntas, mas sem o uso de gravador e, por isso, as respostas obtidas foram pontuais e as informações limitadas.

A terceira entrevistada não havia sido informada previamente, mas aceitou colaborar prontamente, apesar de não se sentir à vontade com o gravador a princípio. Houve necessidade de mais intervenções da pesquisadora para obter as informações necessárias.

A quarta entrevista foi realizada com a liderança informal. As perguntas não seguiram um roteiro prévio, mas foram realizadas com base no que foi observado durante o dia, a fim de obter uma confirmação dos relatos das entrevistadas e sondar novos pontos a serem observados.

Neste dia – primeira etapa das entrevistas – foram procuradas outras três famílias no Residencial Parque Iguaçu III, mas uma não estava em casa, uma

estava dormindo (trabalha em turno noturno) e outra estava doente. Pelo fato de muitas chefas de família trabalharem, optou-se por realizar a segunda etapa das entrevistas em um sábado.

No sábado agendado a líder informal não pôde acompanhar as entrevistas, mas auxiliou na localização dos sobrados. A entrevistada 7 havia sido informada da entrevista na ocasião anterior, mas no dia não estava disponível, dando seu relato nesta segunda ocasião. Neste dia foram procuradas outras duas moradoras, mas aparentemente não estavam em casa.

A fim de obter maior contato com a realidade experimentada pelos moradores do Residencial Parque Iguaçu III, optou-se por realizar o trajeto de ida e volta entre o centro e o Ganchinho utilizando o ônibus. O embarque na Estação Tubo Westphalen (ao lado da Praça Rui Barbosa) ocorreu próximo das 13 horas, o tubo estava sobreocupado, mas o ligeirinho 506 – Bairro Novo chegou na sequência. Muitos passageiros não dispuseram de assentos e durante o trajeto até o Terminal Sítio Cercado raros foram os desembarques, com embarques nas três estações tubo (Kennedy, Vila São Pedro e Vila Acordes).

O desembarque ocorreu aproximadamente 13 horas e 45 minutos, onde foi necessário aguardar até as 14 horas o ônibus 548 – Sítio Cercado/Osternack. Todos os passageiros se acomodaram em assentos, mas foi possível confirmar com alguns usuários que esta situação só ocorre aos finais de semana, quando o movimento é tranquilo, durante a semana o ônibus está frequentemente sobreocupado.

O desembarque ocorreu nas proximidades do Acesso 1 com a Avenida do Canal perto das 14 horas e 20 minutos. A parada de ônibus possui placa, mas não possui cobertura e não há calçada adequada no local. No retorno foi observada a mesma situação, com saída perto das 17 horas e 10 minutos e chegada no Terminal Sítio Cercado 17 horas e 30 minutos, com embarque no ligeirinho 17 horas e 43 minutos e chegada nas proximidades da Praça Rui Barbosa 18 horas e 25 minutos.

É interessante observar que o ligeirinho trafega nas proximidades da Vila Parolin, podendo ser observada a ocupação irregular, as obras em torno do Rio Vila Guáira e os sobrados construídos para os reassentamentos no próprio bairro.

3.5 A REDE INTEGRADA DE TRANSPORTE COLETIVO DE CURITIBA E CARACTERÍSTICAS DE ACESSO

Com o objetivo de orientar o crescimento e o adensamento de forma integrada ao uso do solo e sistema de transporte, a malha viária de Curitiba apresenta uma hierarquia que constitui o suporte físico da sua circulação, visando uma estrutura urbana linearizada:

- I - eixos estruturantes: principais eixos viários de crescimento e adensamento da cidade, constituído preferencialmente por um sistema trinário de vias, com funções diversas de mobilidade e acessibilidade urbana combinando pistas exclusivas para o transporte público, vias de acesso com tráfego lento e de tráfego rápido de uso misto, sendo estas compatíveis com as Vias de Ligação Prioritárias e permitido o uso para comércio e serviço do tipo setorial;
- II - vias de ligação metropolitana: vias que promovem as principais ligações e integração com a Região Metropolitana de Curitiba, incluídos os principais caminhos antigos de acesso à cidade, que viabilizam as trocas de viagens entre as áreas urbanas de municípios vizinhos, com uso de comércio e serviço de setorial e sendo estas vias compatíveis com as vias Setoriais;
- III - eixo estruturante metropolitano- Linha Verde: eixo viário de integração da Região Metropolitana de Curitiba constituído por um sistema com linha de transporte coletivo em pista exclusiva, vias marginais, vias locais de acesso às atividades e ciclovia, tendo esta via tratamento exclusivo através de operação urbana consorciada aprovada em lei específica;
- IV - vias principais: vias que promovem as principais ligações entre as diversas áreas da cidade, que constituem a malha viária de suporte físico da circulação urbana para a distribuição dos fluxos de tráfego, exercendo simultaneamente as funções de corredor viário de alta capacidade e de corredor de transporte coletivo, com suporte para uso de comércio e serviço de bairro;
- V - vias coletoras: são as demais vias com pequena e média extensão, podendo ou não ter ligação ao sistema viário principal, que já concentram o tráfego local e comércio e serviço de pequeno e médio porte de atendimento à região, tendo uso de comércio e serviço de vicinal (CURITIBA, 2015, p. 55).

Para atender a demanda da mobilidade da população, integrada ao uso do solo e sistema de circulação urbana, o sistema de transporte coletivo da cidade também obedece a uma hierarquia com os seguintes eixos de estruturação:

- I - eixos estruturantes: principais corredores de transporte coletivo urbano, com pistas exclusivas para o sistema de transporte de alta capacidade, podendo ter abrangência de atendimento metropolitano;
- II - eixo estruturante metropolitano - Linha Verde: corredor de transporte coletivo de caráter urbano e de integração metropolitana, com pistas ou faixas exclusivas para o sistema de média e alta capacidade;

III - eixos de ligação: eixos de transporte coletivo urbano de média e alta capacidade com pistas ou faixas exclusivas, que interligam e/ou complementam os eixos estruturantes;

IV - eixos troncais: principais eixos de transporte coletivo de integração urbana e/ou metropolitana, preferencialmente com faixas exclusivas, que iniciam ou passam por um terminal em direção ao centro da cidade;

V - eixos interbairros: eixos de transporte coletivo, circulares ou pendulares, preferencialmente com faixas exclusivas, que interligam diversos bairros e integram eixos estruturantes e troncais;

VI - eixos complementares: eixos constituídos por vias selecionadas em função da infraestrutura implantada que viabilizam a ligação entre os bairros e o centro da cidade, onde ocorre a concentração de itinerários de diferentes linhas do transporte coletivo (CURITIBA, 2015, p. 56).

Em seu Capítulo II “Da Mobilidade Urbana”, o Plano Diretor de Curitiba possui vinte e cinco diretrizes para a política municipal de transporte público coletivo de passageiros, buscando facilitar os deslocamentos na cidade. As diretrizes contemplam critérios de operação e planejamento, ampliação dos serviços, ordenação do sistema viário, promoção de melhorias e incentivo a estudos, sobretudo estimular o uso do transporte coletivo e buscar a excelência de padrões de qualidade que proporcionem aos usuários do transporte coletivo crescente grau de satisfação do serviço (CURITIBA, 2015).






















É a Urbanização de Curitiba S.A. – URBS que regula, gerencia, opera, planeja e fiscaliza o Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Curitiba. O dimensionamento deste sistema é realizado em função da demanda, número de passageiros a serem transportados e da capacidade máxima do veículo.

A Rede Integrada de Transporte Coletivo de Curitiba – RIT¹³ é caracterizada por permitir ao usuário a utilização de mais de uma linha de ônibus pagando apenas uma tarifa (R\$ 4,25 em 2018). Nos Terminais de Integração¹⁴ o usuário pode compor seu trajeto e se deslocar por diversos bairros de Curitiba e os terminais fora dos eixos principais ampliaram a integração (URBS, [2018?]). A frota da RIT é composta por nove categorias distintas de Linhas, apresentadas na Figura 22:

¹³ Rede de linhas de transporte público coletivo com prioridade de operação na hierarquia viária, complementada com equipamentos de infraestrutura adequados a prestação dos serviços, que permite ao usuário a realização de mais de um deslocamento com possibilidade de integração física e/ou tarifária, compondo seu próprio trajeto no âmbito de abrangência da rede (CURITIBA, 2017).

¹⁴ Equipamentos urbanos que permitem a integração entre as diversas linhas que formam a Rede Integrada de Transporte (expressas, alimentadoras, linhas diretas e interbairros). Possibilitam a implantação de linhas alimentadoras mais curtas, com melhor atendimento aos bairros, ampliando o número de viagens a partir da diminuição do tempo de percurso. A concentração de demanda nestes espaços facilita a substituição de modal nos corredores. Os terminais promovem ainda a estruturação dos bairros, concentrando atividades diversas no seu entorno (URBS, [2018?]).

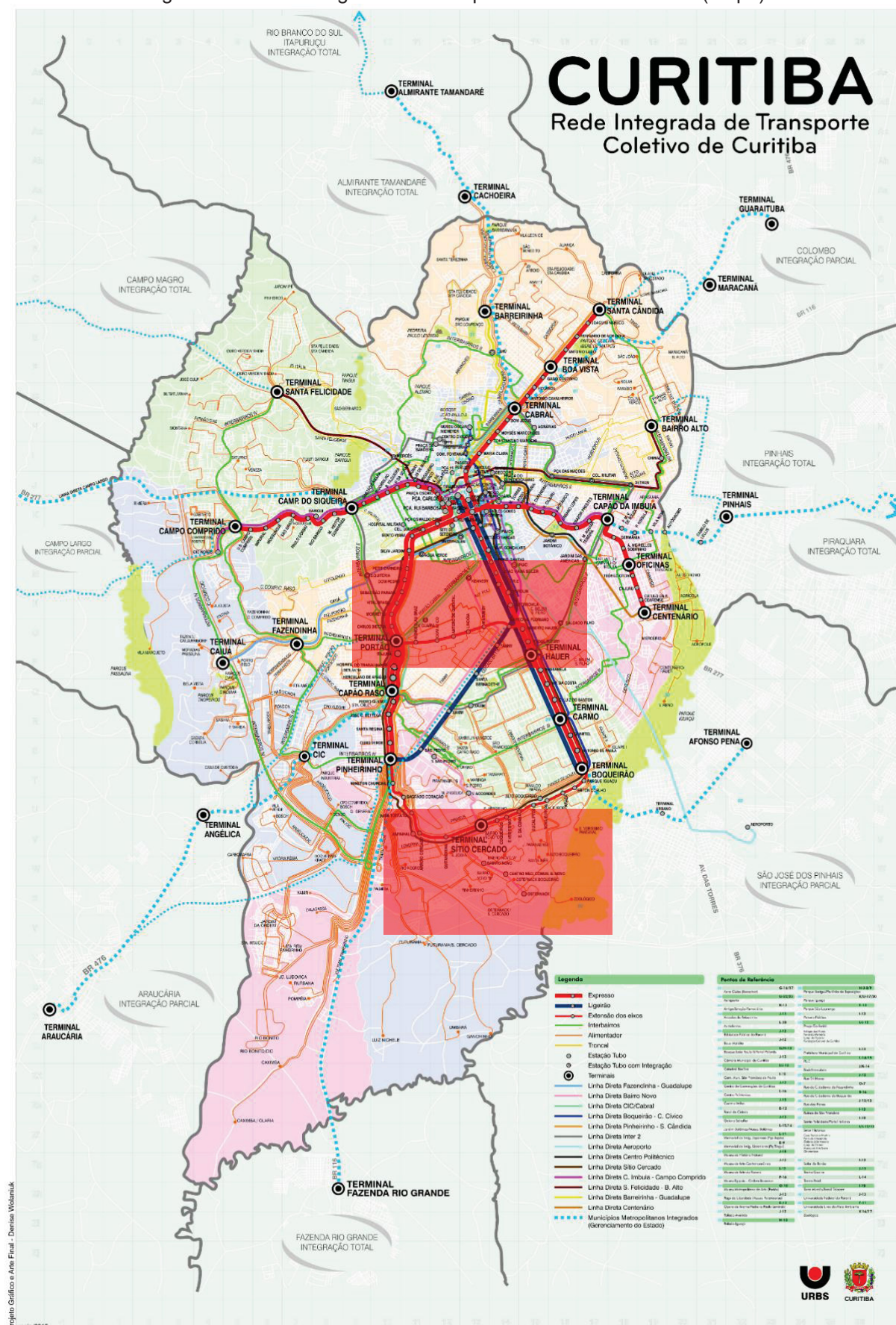
Figura 22 – Composição da frota da RIT

COMPOSIÇÃO DA FROTA 2018						
RIT - REDE INTEGRADA DE TRANSPORTE						
Categoria de Linhas	Tipos de Veículo	Capacidade dos Veículos	Frota Operante Subtotal	Total	Quantidade de Linhas	
EXPRESSO LIGEIRÃO	BIARTICULADO 	250	44	44	03	
EXPRESSO	BIARTICULADO 	230/250	97	127	05	
	ARTICULADO 	170	30			
LINHA DIRETA	ARTICULADO 	150	39	184	15	
	PADRON 	110	184			
INTERBAIRROS	ARTICULADO 	140	92	103	08	
	PADRON 	100	1			
	HÍBRIDO 	79	10			
ALIMENTADOR	ARTICULADO 	140	71	424	129	
	COMUM 	85	324			
	MICRO ESPECIAL 	70	29			
TRONCAL	ARTICULADO 	140	5	80	15	
	COMUM 	85	62			
	HÍBRIDO 	79	10			
	MICRO ESPECIAL 	70	3			
CONVENCIONAL	COMUM 	85	99	214	74	
	HÍBRIDO 	79	10			
	MICRO ESPECIAL 	70	102			
	MICRO 	40	3			
CIRCULAR	MICRO 	40	5	5	01	
TURISMO	DOUBLE-DECK 	65	6	6	01	
TOTAL			1.226		251	

Fonte: URBS [2018?].

Na Figura 23 é possível observar o mapa da RIT, na Figura 24 o destaque para a região onde se localiza o Residencial Parque Iguaçu III e na Figura 25 o destaque para a região onde se localiza a Vila Parolin.

Figura 23 – Rede Integrada de Transporte Coletivo de Curitiba (mapa)



Fonte: Adaptado de URBS [2018?].

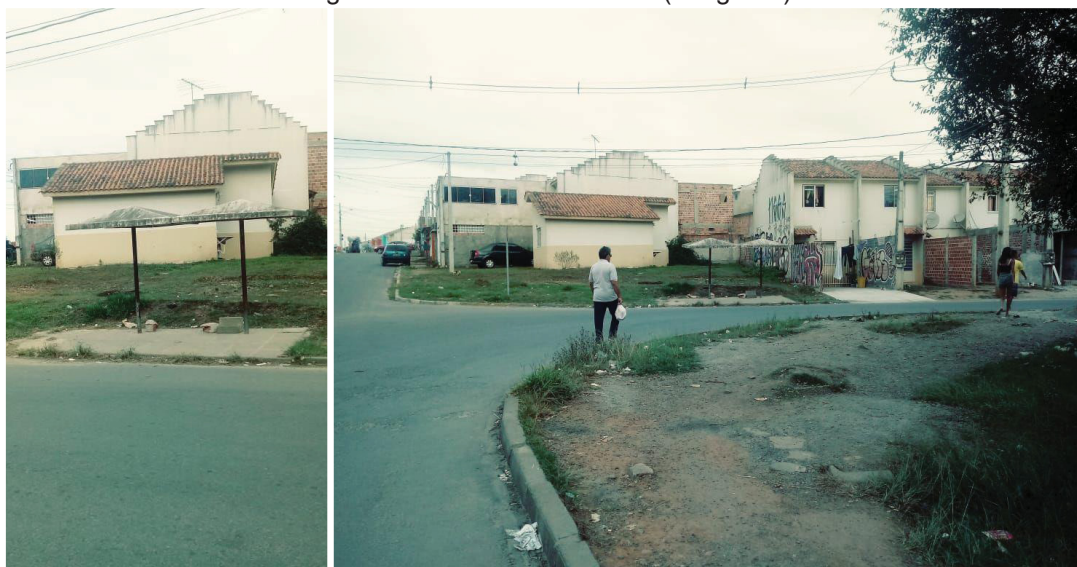
Figura 26 – Entorno do Residencial Parque Iguaçu III (mapa)



Fonte: GOOGLE EARTH PRO [2018?].

A linha de ônibus que atende a região e dá acesso à RIT é a 548 – Osternack/Sítio Cercado, que pode ser paga com dinheiro (R\$ 4,25) ou cartão do usuário da RIT. Não há uma linha direta para o centro de Curitiba, a parada de ônibus possui cobertura e pequeno calçamento (Figura 27).

Figura 27 – Parada de ônibus (fotografia)



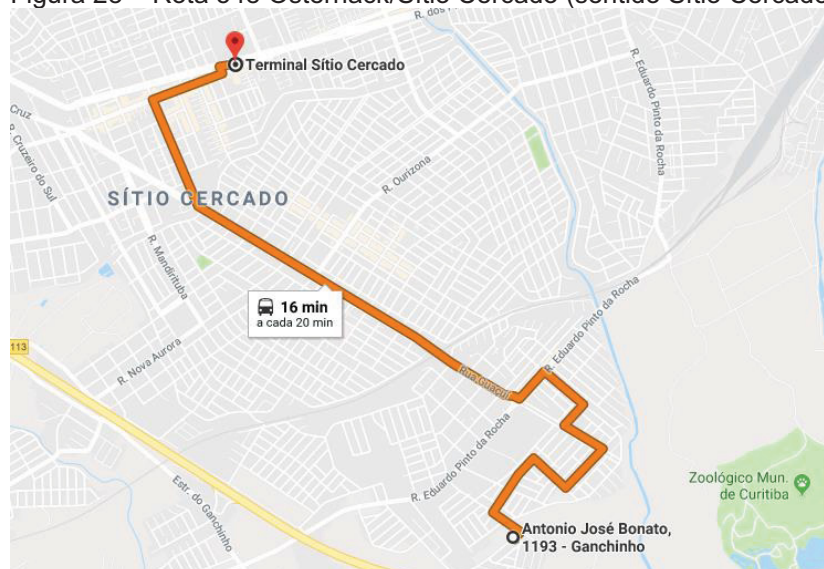
Fonte: A autora (2018).

No ponto Moradias Iguaçu o primeiro o horário do primeiro ônibus sentido Sítio Cercado é 4 horas e 43 minutos e o último 23 horas e 58 minutos. No sentido contrário, o primeiro horário é 05 horas e 06 minutos e o último 00 horas e 20 minutos. As Figuras 25 e 26 apresentam o trajeto da linha.

O itinerário sentido Sítio Cercado é: Rua Radialista Souza Moreno; Rua Odinir Polydoro; Rua Helena De Almeida; Rua Dom Geraldo M. Pellanda; Rua Ana Maria Foggiatto; Rua Domingos J. Velho; Rua Eduardo Pinto Da Rocha; Rua Alexandro Glenski; Acesso 03; Avenida Do Canal; Residencial Parque Iguaçu; Rua Silvio Corazza; Rua Reinaldo De Carvalho Bola; Rua Pelegrino Azzolin; Rua 10; Rua Guaçu; Rua Reinaldo De Carvalho Bola; Rua Jorn. José Pedro Dos Santos; Rua Eduardo Pinto Da Rocha; Rua Guacui; Rua Tijucas Do Sul; Rua Izaac Ferreira Da Cruz; Terminal Sítio Cercado (Figura 28).

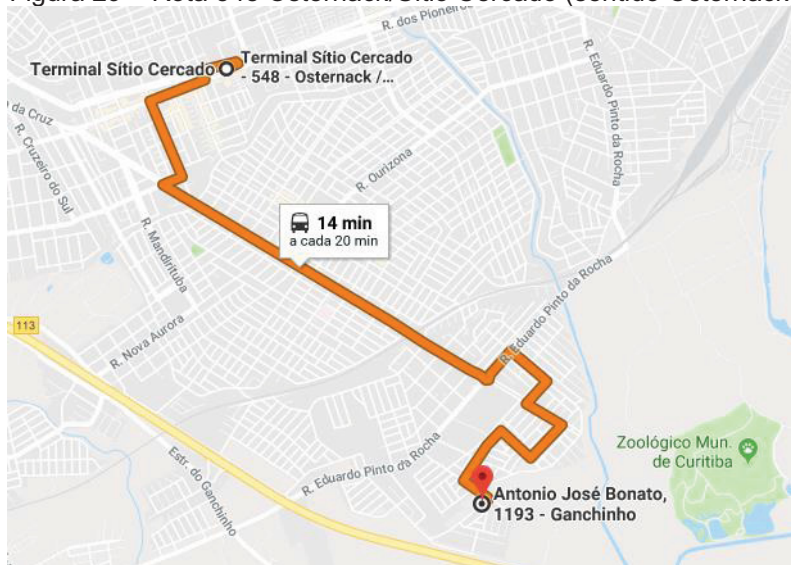
O itinerário sentido Osternack é: Terminal Sítio Cercado; Rua Dos Pioneiros; Rua Rancho Alegre; Rua Izaac Ferreira Da Cruz; Rua Tijucas Do Sul; Rua Celeste Tortato Gabardo; Rua Tijucas Do Sul; Rua Guacui; Rua Eduardo Pinto Da Rocha; Rua Jorn. José Pedro Dos Santos; Rua Reinaldo De Carvalho Bola; Rua Guaçu; Rua 10; Rua Pelegrino Azzolin; Rua Reinaldo De Carvalho Bola; Rua Silvio Corazza; Avenida Do Canal; Residencial Parque Iguaçu; Acesso 03; Rua Alexandro Glenski; Rua Eduardo Pinto Da Rocha; Rua Lucio De Oliveira Lara; Rua Hussei Ibrahim Omairy; Rua Dom Geraldo M. Pellanda; Rua José Otávio Meira Dos Anjos; Rua Radialista Souza Moreno (Figura 29).

Figura 28 – Rota 548 Osternack/Sítio Cercado (sentido Sítio Cercado)



Fonte: GOOGLE MAPS [2018?].

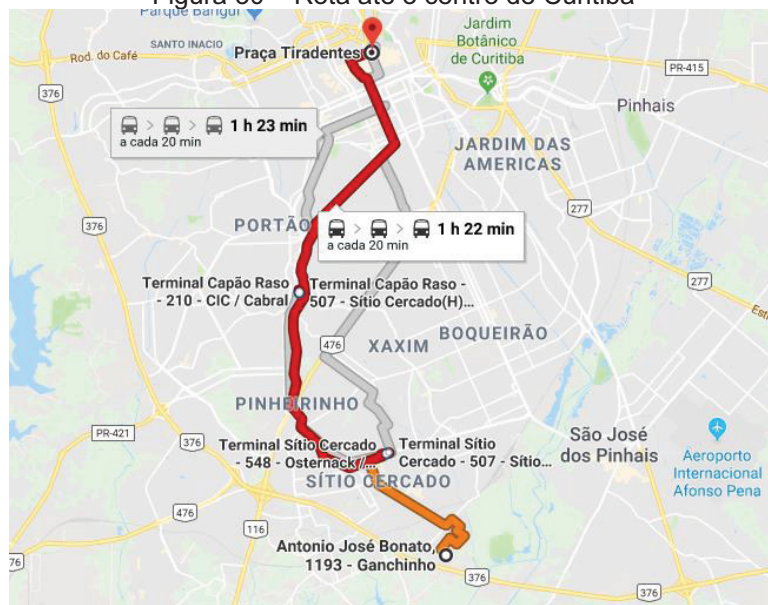
Figura 29 – Rota 548 Osternack/Sítio Cercado (sentido Osternack)



Fonte: GOOGLE MAPS [2018?].

O Terminal Urbano de Integração mais próximo do Residencial Parque Iguaçu III é o Terminal Sítio Cercado, que dista cerca de 5 quilômetros e permite a conexão com outras linhas de ônibus. O trajeto entre o ponto Moradias Iguaçu e o Terminal dura cerca de 15 minutos e o trajeto entre o ponto Moradias Iguaçu e a Praça Tiradentes (marco zero e ponto referência do centro da cidade) dura cerca de 1 hora e 20 minutos (Figura 30).


Figura 30 – Rota até o centro de Curitiba



Fonte: GOOGLE MAPS [2018?].

A Figura 31 apresenta o total de passageiros transportados pela Linha 548 – Osternack/Sítio Cercado entre 2013 e 2018 por mês. Em março de 2013, antes desta linha atender ao Residencial Parque Iguaçu III, o total de passageiros transportados em março eram 66.860, em março de 2014 após a entrega do conjunto habitacional houve um salto de atendimento para 74.645 passageiros transportados por mês (aumento de 7.785 passageiros).

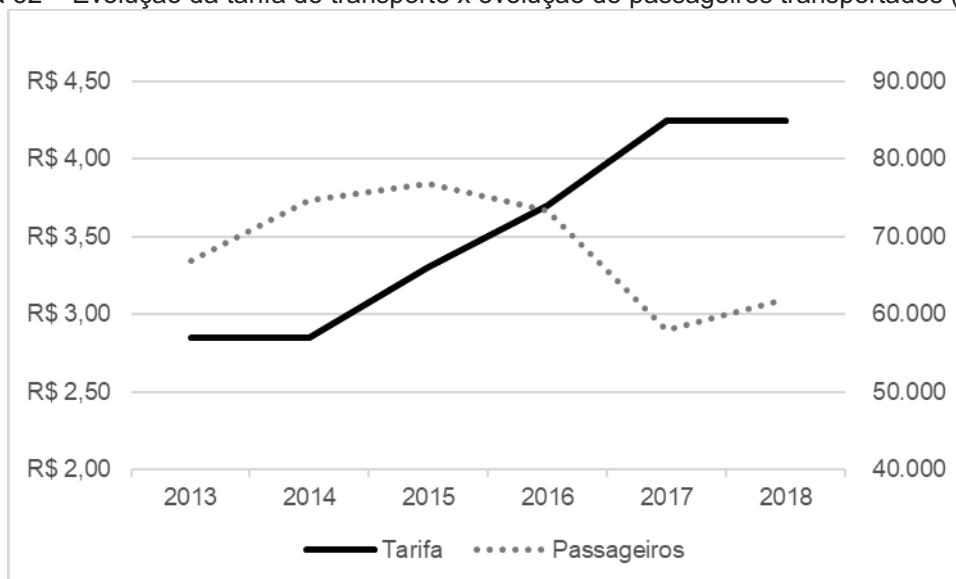
Figura 31 – Evolução de passageiros transportados entre 2013 e 2018

 PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA URBS - URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S.A							
ÁREA DE OPERAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO UNIDADE DE ESTUDOS E CONTROLE							
RESUMO PASSAGEIROS DE CATRACA							
MÊS DE REFERÊNCIA	LINHA	TOTAL PASSAGREIROS DE CATRACA					
		MENSAL	DIAS ÚTEIS	SÁBADOS	Domingos / Feriados	MÉDIA	
						DIA	DIA ÚTIL
mar/18	548 - OSTERN/S.CERCADO	61.937	50.026	7.124	4.787	1.997,97	2.382,19
mar/17	548 - OSTERN/S.CERCADO	57.937	49.452	5.051	3.434	1.868,94	2.150,09
mar/16	548 - OSTERN/S.CERCADO	73.321	61.137	6.329	5.855	2.365,19	2.778,95
mar/15	548 - OSTERN/S.CERCADO	76.819	62.838	7.485	6.496	2.478,03	2.856,27
mar/14	548 - OSTERN/S.CERCADO	74.645	56.921	8.936	8.788	2.407,90	2.846,05
mar/13	548 - OSTERN/S.CERCADO	66.860	54.140	7.067	5.653	2.156,77	2.707,00

Fonte: URBS [2018?].

Em março de 2015 a linha alcançou seu número máximo de passageiros transportados, chegando a 76.819 passageiros transportados por mês. Em março de 2016 há uma pequena queda em relação ao período anterior, passando a 73.321. Há uma grande queda entre março de 2017 e o período anterior, com diferença de 15.384 passageiros, situação que pode ser justificada pelo aumento considerável da tarifa de transporte em fevereiro de 2017 (de R\$3,70 para R\$4,25), como mostra a Figura 32.

Figura 32 – Evolução da tarifa de transporte x evolução de passageiros transportados (gráfico)



Fonte: Elaborado a partir dos dados de URBS [2018?].

No entorno do Residencial Parque Iguaçu III não é possível encontrar pontos de táxi e há dificuldade no uso de aplicativos de transporte, pois este não aceita a localização, indicando uma área próxima como ponto de encontro entre motorista e passageiro e há poucos pontos de referência (Figura 33). Somente as ruas do entorno possuem nome e as ruas internas são chamadas de Acesso 1, Acesso 2, Acesso 3, etc., mas não possuem identificação (placas) no local.

Figura 33 – Dificuldade de uso do aplicativo Uber (*print screen* do aplicativo em uso)

Fonte: UBER (2018).

4 RESULTADOS E ANÁLISE

4.1 DA INJUSTIÇA À JUSTIÇA AMBIENTAL – MELHORIAS, LIMITAÇÕES E NOVOS DESAFIOS

A habitação consiste em elemento essencial para a condição humana e quando não há capacidade de inserção no mercado formal a população pobre busca alternativas, dentre elas as favelas. Estas, frequentemente encontram-se em áreas de fragilidade socioambiental, sendo necessária a intervenção do Estado a fim de recuperar estas áreas e oferecer condições dignas de moradia – entende-se que a justiça ambiental é um conceito fundamental para construir um novo modelo de cidade mais democrática e pressupõe o direito à moradia digna (RBJA, 2007).

O reassentamento das famílias da Vila Parolin no Residencial Parque Iguaçu III exemplifica esta situação. Passados cerca de quatro anos após a intervenção, foi possível observar que a percepção em relação à saída de um local de vulnerabilidade socioambiental irregular (situação anterior) em uma área central para um sobrado de boa qualidade de edificação em uma área regular na porção sul de Curitiba (situação atual) é conflituosa. Ao serem questionadas sobre suas vidas antes do reassentamento as entrevistadas citaram majoritariamente a má qualidade da habitação, como afirmou a Entrevistada 2 que pagava aluguel no Parolin, mas teve que sair pela condição da casa. No Parolin as enchentes eram frequentes por causa do “valetão” e convivia com ratos e baratas, mas morava lá, pois não tinha opção.

Lá antes era perto do rio, então lá não tinha mais condições de ficar e tinha que ser reformado tudo (Entrevistada 1).

Porque minha casa tava caindo na verdade (Entrevistada 3).

Era uma casa bem velha, acho que tinha mais de trinta anos assim, tava em estado que se chovesse muito ela ia pro barranco e dava tchau. Essa aqui é bem mais melhor. E a gente tinha duas casa ali, minha mãe morava na frente e a gente morava atrás e o alicerce da casa era feita com tinta, aquelas latas de dezoito litros, um barril, tava até separada a sala da cozinha já tava dando tchau já pra cozinha e a sala ficando (Entrevistada 5).

Não, a casa era pior. Tinha risco de cair, ali era ruim (Entrevistada 6).

Velha né, muita enchente também, muita enchente. Perdi tudo praticamente (Entrevistada 7).

Só que a casa era ruim, ruim demais. Uma quitinete que eu morava lá, até a Cohab foi lá, tirou uma fotinha e mostrou pra mim, muito feia demais.

Porque eu pagava aluguel numa quitinete bem horrível, era cheia de mofo (Entrevistada 8).

Por outro lado, as entrevistadas também relembram que a vida de alguma forma era mais fácil quando moravam na Vila Parolin, dando destaque à localização e as benesses de habitar o centro da cidade de Curitiba.

A casa era uma casa normal, tranquila. Quanto a posto de saúde, supermercados, tudo era muito bom, tudo de acesso fácil, rápido. Não era igual aqui. Aqui você se sente isolado do mundo, se sente largado assim (Entrevistada 1).

A casa que eu morava era de aluguel, só que lá era tudo perto, né. Antes era melhor, porque agora é tudo corrido, tudo, tudo corrido (Entrevistada 3).

Ali no Parolin até que era melhor, a gente não pagava luz, não pagava água, não pagava casa, então era tipo mais sossegado, e tinha ali muito curso, assim, era muito perto de tudo, pra fazer serviço, então era melhor, era cômodo pra gente, né, mas assim em vista de sossego aqui ganha, né, apesar que falam que aqui é terrível, eu gosto de morar aqui (Entrevistada 5).

Eu trabalhava perto, na mesma coisa que eu trabalho hoje, não precisava pegar ônibus também, e as crianças iam de ônibus pra escola também, mas tinha o ônibus da prefeitura (Entrevistada 6).

Ai, nossa, muito diferente daqui, era muito bom lá. Perto do centro, perto de tudo, aqui é mais longe, né (Entrevistada 8).

A melhoria da qualidade da habitação é destacada no relato das moradoras e de fato representa um marco para estas pessoas que habitavam uma área de fragilidade socioambiental, mesmo que algumas tenham apontado problemas pontuais nos sobrados. Neste aspecto a mudança é positiva, trata-se da garantia de acesso ao solo, à habitação legal e a segurança da qualidade da edificação. Excetuando-se o fato de que o sobrado não abriga de forma adequada as famílias numerosas, é possível afirmar que cumpre sua função enquanto refúgio biológico, como nomeia Gonçalves (2014); situação insuficiente e parcial, em consonância à tese de Ribeiro (2016).

A edificação proposta pelas construtoras e a Caixa Econômica Federal possui qualidades incomparáveis às encontradas na Vila Parolin, mas a localização apresenta-se como elemento importante na promoção do direito à cidade – direito “à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses momentos e locais”, como define Lefebvre (1991). Assim, a gratidão expressa pelas entrevistadas pode estar mais relacionada à vivência extrema da pobreza, a

invisibilização da população pobre e a distância utópica entre a legislação e a efetivação do direito à cidade do que de fato a um processo justo.

Claro que todo mundo agradece a Deus por ter uma casinha dessa, mas é difícil, tudo é longe. Quem depende de ônibus, aqui é difícil. É difícil” (Entrevistada 4).

Aí a mulher da Cohab ligou e disse “olha (nome), sua casa saiu, você pode escolher”, finalzinho de dois mil e treze, eu falei “o que? Será que é verdade?”. Eu falei, Jesus, tô em casa, minha casa, graças a Deus (Entrevistada 5).

A gente acostuma porque tem que acostumar, a verdade da gente que não tem condição de pagar um aluguel, mas se dependesse de nós aqui é um lugar muito difícil pra criar os filho, não é fácil, né (Entrevistada 6).

Na verdade quando saiu a casa eu achei que era mentira, né. Porque muita gente é difícil conseguir na verdade. Muito difícil, né. Só que daí quando saiu eu falei, que maravilha né (Entrevistada 7).

O sentimento de injustiça em relação à localização é citado nas entrevistas, pois algumas famílias da Vila Parolin foram reassentadas no próprio bairro. Outras famílias chegaram a abandonar o sobrado no Residencial Parque Iguaçu III para retornar à favela. Ainda que de forma embaraçosa, algumas entrevistadas relataram também ter cogitado voltar.

Eu tenho meus dois filhos que nem estão morando mais aqui porque não se adaptaram ao local e foram tudo se embora, porque é tudo longe, difícil, cansativo, ônibus horrível (Entrevistada 1).

Conheço bastante gente que voltou e tá morando exatamente, fez casa exatamente no mesmo lugar. Meu Deus, já tive vontade de ir lá fazer uma de novo, tive vontade já. Na verdade foi injusto, eles não poderia ter tirado as pessoas do bairro, né. Porque tem gente que foi lá no Parolin que é de outros bairros, né. Então porque que eles não deixaram nós lá, não trouxeram aqui pra cima. É difícil (Entrevistada 6).

Pois é, no começo eu fiquei meio... Eu queria tanto ficar lá, né, mas daí a gente não conseguiu lá, né, tava precisando sair mesmo de lá e nós ficamos aqui (Entrevistada 7).

Eu penso muito de fazer uma troca, voltar lá pro Parolin. Não pra favela, mas onde tem Cohab. Eu acho uma injustiça, porque eu era de lá, tava cinco anos lá e tive que vir pra cá, e eles deu, o (nome) que ajudou a gente a pegar essas casa, né, e ele deixou pessoas que morava longe, em outros lugares pegarem lá, fez uma troca, eu acho que não foi o certo, entendeu, tem que pessoas que nem conhecia Guaíra tá lá e olha que as casinhas que eles pegaram são lindas, as casinhas bonitinhas mesmo, mas fazer o que, né. Ele falava pra nós “vocês tem que pegar, não importa onde vocês pegar, lá é um investimento, vocês podem vender, investir, porque vai valorizar”, acho que vai valorizar aqui mesmo, porque é novo (Entrevistada 8).

Isto ocorre porque o mesmo mecanismo gerador de injustiça ambiental nas cidades – a mercantilização – é quem determina onde a maioria dos conjuntos

habitacionais são construídos, justificados pela limitação de orçamento e pelo valor do solo ser mais baixo em áreas não urbanizadas. Harvey (2014) aponta que o direito à cidade está além da lógica liberal e neoliberal que visa o lucro e prega o direito à propriedade privada, mas a distribuição do solo urbano na atualidade ainda é parte constituinte desta lógica. No passado, o processo de periferização era associado ao parcelamento ilegal do solo, uma das poucas formas da população pobre possuir uma moradia, mas na atualidade a periferização instaura-se de forma legal e é apresentada como solução para a questão habitacional pelos programas de habitação popular – diversas formas de exclusão e de desigualdade social acabam por comprimir ou anular a liberdade efetiva das pessoas, afirma Sen (2010), assim a busca por reduzir o número de favelas e outras tipologias de habitação ilegal tem por consequência uma nova forma de supressão da liberdade e das potencialidades.

Além disso, é possível observar uma adequação das expectativas das entrevistadas em relação ao que é alcançável, como indicam Sen (1990) e Reicher (2009) – muitas vezes as pessoas não são capazes de elencar o que podem ser, ter, o que é justo, pois passaram por persistentes situações de adversidade e privação.

A infraestrutura e serviços existem, mas são limitados. O bairro passou por um crescimento populacional ímpar e era esperado que estes equipamentos não fossem suficientes – como pontua Sen (2008), no que tange o desenvolvimento humano, ao submeter grupos economicamente excluídos à segregação espacial, nega-se a liberdade de acesso adequado a bens de consumo, condições de vida e infraestrutura urbana. A demora e a situação do terreno onde estava prevista a construção de equipamentos públicos mina a esperança das famílias – para acessar serviços de saúde algumas famílias não transferiram seus cadastros para a Unidade de Saúde próxima, pois esta não é suficiente, as esperas são longas e muitas vezes os moradores não são atendidos por falta de médicos.

Médico você não pode nem pensar em ficar doente, se você pensar em ter uma dor, você já imagina ter de ir três dias antes, tem que planejar, pra poder ir lá e pegar uma consulta (Entrevistada 1).

Eu já tô acostumada, acostumada com o bairro, com os vizinhos, alguns vizinhos, mas o demais só é a escola, essa coisara que faz falta aqui. Escola, posto perto daqui, creche. Ainda a creche tem, mas não tem vaga, né. Tem perto aqui, mas não tem professor (Entrevistada 3).

Melhorou em que sentido: ter sua casa, mas é dificultoso aqui, não temos médico, o postinho não atende à demanda aqui, nós temos dois médicos no Sambaqui, o postinho atende o Sambaqui e atende os moradores daqui. Aqui na realidade são dez mil famílias. Escola, a escola é longe pras

crianças ir, nós não temos uma escola perto, então as mães tem que fazer tudo mais cedo, almoço mais cedo, se deslocar da sua casa mais cedo, quem quer a segurança pros seus filhos, né, então tudo é longe aqui. Creche, nós não temos creche. Abriu uma creche, mas não consegue atender o pessoal daqui, não tem, então aqui é tudo difícil (Entrevistada 4). Pra mim ir ali fazer acompanhamento com o médico da família tem que tá morrendo de dor que não suporte, até eu prefiro ir no vinte e quatro horas, porque eles colocaram muita gente aqui e pouco pra acompanhar todo mundo, não dá. Tipo, não dá (Entrevistada 5). Aqui na verdade o que mais faz falta é um posto perto, né, que o posto, ó, vou falar pra você, faz cinco anos que eu moro aqui, eu só fui no postinho pra tomar vacina, obrigada, e pra levar as crianças no dentista, porque é muito longe, eu acho que tinha que ter um posto aqui perto. Agora nós estamos indo mais no posto porque o meu esposo tá doente, né, daí tá tendo que ir mais. Uma que é muito maltratado ali, o povo do Iguaçu, principalmente do III é muito maltratado lá. Não dá pra ir não (Entrevistada 6).

A preocupação com os equipamentos comunitários de educação é relatada pelas entrevistadas que possuem filhos: a creche que atende a região funciona apenas em um período, impossibilitando o uso pela maior parte dos pais que trabalham, visto que usualmente a jornada de dois períodos é a mais adotada; para chegar ao Colégio Estadual Professora Iara Bergmann (Ensino Fundamental e Médio) as crianças e jovens caminham cerca de vinte minutos (1,3 quilômetros) até o Sítio Cercado. A Entrevistada 5, mãe de três filhos, relembra que, além da creche e escolas, na Vila Parolin havia o Instituto Salesiano de Curitiba e o atendimento do Centro de Referência de Assistência Social:

Lá era bom, porque tinha muita vantagem em curso, em ajuda do CRAS. Creche, escola, curso, tinha o Salesiano ali que ajudava muito (Entrevistada 5).

Estes relatos estão relacionados ao que apontam Kaztman e Filgueira (2006), que entendem que a educação dá acesso a melhores possibilidades de trabalho e, conseqüentemente, melhor renda, assim como o serviço de creche permite que os pais trabalhem, etc. Quando estas estruturas não são ofertadas adequadamente condenam-se as pessoas e as próximas gerações ao empobrecimento – por não terem com quem deixar seus filhos para trabalhar, por não poderem se aperfeiçoar e buscar empregos de melhor remuneração e posteriormente por seus filhos também não terem capacidade de superar a condição de pobreza por falta destas estruturas de oportunidades.

A falta de serviço dos Correios também incomoda as famílias do Residencial Parque Iguaçu III, que além dos boletos de água e luz não podem receber qualquer tipo de correspondência ou encomendas. As entrevistadas relataram recorrer a amigos, parentes ou usar o endereço do trabalho.

*Nós não temos Correios, nós não temos nada (Entrevistada 1).
Correio, por exemplo, as pessoas pede cartão, não pode pegar o cartão, as pessoas precisam de documento, não pode, não sabe o que fazer. Prestações das casas, as pessoas tem que ir lá na lan house imprimir. Tem famílias aqui que não tem dois, três reais pra imprimir uma folha. Tem famílias aqui que não tem dinheiro nem pra comprar seu pão (Entrevistada 4).
Ah, é, o Correio. Não vem aqui. Eu mando pra outro endereço. Eu mando pro endereço da minha patroa ou o meu filho quando quer as coisas de banco manda pro serviço dele, aqui não chega. O Correio era importante pra gente, então o Correio é uma coisa muito séria, né (Entrevistada 7).
Não tem Correio, o Correio não entra aqui, só pra entregar talão de água e a luz. O resto se a gente quiser um crédito numa loja e mandar um boleto bancário num chega, o cartão de crédito não chega até aqui, isso a gente é esquecido aqui. Eu deixo na casa de uma amiga, eu dou o endereço de uma amiga pra poder aproveitar (Entrevistada 8).*

A Portaria 311 de 1998 do Ministério das Comunicações determina que para a o exercício do serviço de distribuição postal sejam observadas as condições: os logradouros estejam oficializados junto à prefeitura municipal e possuam placas identificadoras; os imóveis possuam numeração idêntica oficializada pela prefeitura municipal e caixa receptora de correspondência, localizada na entrada; a numeração dos imóveis obedeça a critérios de ordenamento crescente, sendo um lado do logradouro par e outro ímpar; os locais a serem atendidos ofereçam condições de acesso e de segurança de modo a garantir a integridade física do carteiro e dos objetos postais a serem distribuídos (BRASIL, 1998). Atualmente há a identificação dos lotes nos sobrados, mas as ruas (acessos) não possuem nome ou placa sinalizadora.

Observou-se ainda que, mesmo não morando mais na Vila Parolin – chamada de favela do Parolin popularmente – o estigma permanece. Na tentativa de conseguir vender o sobrado a Entrevistada 1 afirma que os únicos interessados são pessoas que acreditam que quem está vendendo está em uma situação de desespero, é usuária de drogas e aceitaria dez mil reais como pagamento.

Há ainda a insegurança em torno da titularidade do sobrado e, por isso, aguardam o fim do tempo para receberem os documentos e iniciarem obras de

melhorias. A venda ou aluguel dos mesmos é proibida¹⁵, pois a princípio é concedido apenas um contrato de cessão não onerosa de uso do imóvel entre a Cohab-CT e o morador, sendo possível trocar este contrato pelo financiamento do imóvel e escritura somente após um tempo mínimo.

Sen (2010) considera que uma vida boa pressupõe escolhas genuínas, ou seja, as pessoas não podem ser obrigadas a viver de uma forma específica, ainda que seja considerada rica em diversos sentidos. Neste caso, a ausência de poder de escolha da tipologia da moradia (casa, sobrado, apartamento), localização, exigências em torno da titularidade e a relação de dependência entre a população de baixa renda e os programas habitacionais populares para acessar o mercado formal não podem constituir uma vida boa ou provar status de justiça, mesmo que representem melhorias em relação à situação anterior.

4.2 MOBILIDADE URBANA E TEMPO – ISOLAMENTO E OBSTÁCULOS À IGUALDADE DE CAPACIDADES

A mobilidade urbana diz respeito à capacidade de se mover livremente, está ligada a um grau de opções que pessoas ou grupos da sociedade têm para acessar locais ou atividades e a expansão da mobilidade livre como necessidade, auxilia na escolha entre diferentes tipos de vida que uma pessoa pode levar – a mobilidade é uma questão de justiça (PIRES, 2013; MIRALLES-GUASCH, 2002).

As condições de mobilidade inadequadas experimentadas pelas pessoas mais pobres acabam por reforçar o fenômeno da pobreza e da segregação espacial. O transporte público frequentemente se apresenta como uma das poucas opções para superar grandes distâncias, mas nem sempre isso é possível devido à fatores financeiros, disponibilidade de tempo e ausência de justificativa para se deslocar, visto que as viagens são limitadas a escola e trabalho, como foi possível observar na

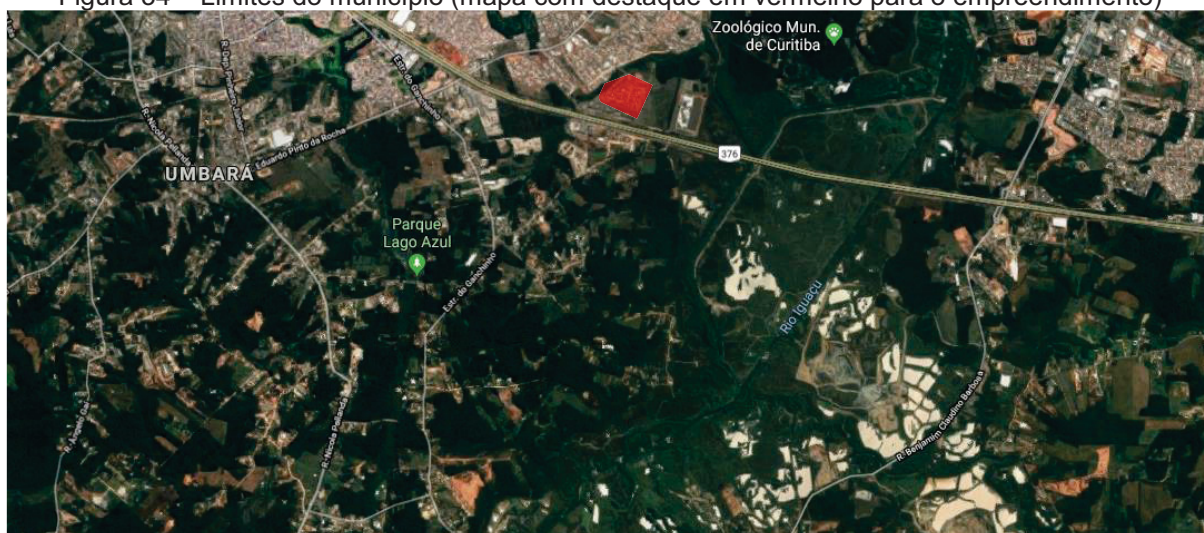
¹⁵ Permitida somente mediante a quitação do imóvel, mas no caso de adiantamento da quitação o mutuário perde o subsídio. É proibida a venda e aluguel de apartamentos ou casas não quitadas devido ao subsídio de até 90% do valor do imóvel por parte do Governo Federal. Os mutuários podem pagar o restante em 10 anos com parcelas mensais. Em muitos casos são realizados contratos de gaveta, onde há um acordo particular ilegal entre mutuário e comprador, que aceita aguardar o tempo restante do financiamento até que a titularidade do imóvel possa ser transferida.

narrativa das moradoras do Residencial Parque Iguaçu III (GOMIDE, 2003; CEBOLLADA, AVELLANEDA, 2008; CORVALÁN, 2008; GOMIDE, 2006).

O entorno do conjunto habitacional é marcado pelo Contorno Leste, por uma Área de Preservação Permanente, pela Estação de Tratamento de Esgoto Padilha Sul e pelo terreno destinado aos equipamentos comunitários que não foram instalados. Neste caso, a facilidade de acesso à rodovia representa maior dificuldade na mobilidade não motorizada, que junto ao ônibus representam os modais associados a populações de baixa renda. Isto ocorre porque as rodovias representam barreiras à mobilidade peatonal, risco de acidentes pela velocidade de tráfego e a ausência de passarela.

A Figura 34 demonstra que, no sentido sul, o Residencial Parque Iguaçu III (destaque em vermelho) aparenta estar desconectado da malha urbana; na imagem as áreas verdes se destacam e são observadas poucas áreas urbanizadas. Do outro lado da rodovia se encontram lojas de itens automotivos e uma olaria; o zoneamento do bairro Ganchinho favorece este tipo de uso do solo. Apesar de não serem pontos de interesse para todos os moradores podem representar oportunidades de trabalho.

Figura 34 – Limites do município (mapa com destaque em vermelho para o empreendimento)



Fonte: GOOGLE MAPS [2018?].

Este cenário revela a urbanização dos limites do município – a cidade está estabelecida em apenas uma direção em relação à localização do residencial e seu acesso é realizado por apenas duas ruas, sendo a mais utilizada a que corta a Área de Preservação Permanente, conhecida como bosque (Figura 35) pelos moradores.

Na ocasião da implementação da Linha 548 – Osternack/Sítio Cercado que atende o residencial, uma moradora faz referência à antiga parada de ônibus, que distava cerca de um quilômetro “nem é tão longe, a gente anda rápido. Mas agora evitamos de passar pelo terreno com mato”. A linha foi disponibilizada pela URBS em outubro de 2013, mas não garante que as pessoas deixem de transitar pelo “terreno com mato”, pois há a necessidade de utilizar esta via para acessar as escolas, creches, posto de saúde, comércio, etc. (COHAB-CT, 2013).

Figura 35 – Área de Preservação Permanente (fotografia)



Fonte: A autora (2018).

Os modais de transporte citados nas entrevistas foram o ônibus, moto, bicicleta e o andar a pé. Nas visitas foi possível observar poucos automóveis em comparação à quantidade de sobrados, alguns aparentemente fora de uso e outros utilizados para transportar material reciclável (fonte de renda para muitas famílias do residencial). Nos relatos é possível notar a adaptação das entrevistadas à rotina de deslocamentos. A Entrevistada 2 considera ter acesso facilitado, pois possui carro.

Fui pro hospital hoje, saí daqui quatro e meia pra pegar o primeiro ônibus (Entrevistada 3).

A (nome) estuda no Cecília, pega ônibus aqui na frente. O (nome) estuda no lara que é mais pra baixo, um pouquinho longe, não tem ônibus, vai de a pé, e o (nome) que vai comigo (Entrevistada 5).

O pequeno vai de ônibus, que é longe, e os grande vão a pé mesmo. Meu marido vai de moto, né, porque custa menos que de ônibus. E eu vou a pé (Entrevistada 6).

Ele usa bicicleta, é mais fácil do que ir de ônibus. Eu vou de ônibus, levo uma hora e meia pra chegar no meu serviço. Eu vou a pé, levo quinze minutos subindo pra pegar o ônibus, porque eu vou pra lá, né, pro Boqueirão (Entrevistada 7).

Aqui no Osternack, eu vou a pé, não preciso pegar ônibus, vou de bicicleta. De vez em quando eu pego ônibus pra ir na casa da minha mãe daí, ela mora na Vila Pompéia, no Tatuquara, do outro lado (Entrevistada 8).

Quando precisam recorrer a outros modais, outras dificuldades emergem, como o apresentado no uso do aplicativo *Uber* (relacionada à funcionalidade do aplicativo nesta localização) e a ausência de pontos de táxi nas proximidades. Neste sentido, destaca-se o conflito existente entre as chamadas *Smart Cities*¹⁶ e estas áreas cinzas, ou seja, áreas que não estão cobertas pelas facilidades proporcionadas pelas cidades inteligentes, como os aplicativos de transporte no caso do Residencial Parque Iguaçu III.

Táxi aqui não entra. É Uber, né? Uber aqui é difícil achar, tudo é difícil (Entrevistada 4).

Eu chamei o Uber uns tempos atrás e eles não gostam de entrar aqui, de dia eles vem, sempre ouço falar que eles tem medo de entrar aqui (Entrevistada 8).

A linha de ônibus que atende o local tem a parada principal localizada na entrada do Acesso 1, esta Linha dá acesso ao Terminal Sítio Cercado e não circula dentro do residencial. Corvalán (2008) versa sobre estratégias cotidianas como caminhar longas distâncias, o uso da bicicleta, utilizar o ônibus sem pagar, etc., utilizadas para acessar serviços urbanos não encontrados nas proximidades de conjuntos habitacionais, e de fato é o que se observa no relato das entrevistadas.

Há preocupação quanto ao acesso do residencial em emergências que necessitam de apoio do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência – SAMU, do Serviço Integrado de Atendimento ao Trauma em Emergência – SIATE ou de policiamento, como afirma a Entrevistada 4. A mesma também cita a dificuldade no uso de serviços de táxi e de aplicativos de transporte. Na necessidade de atendimento médico, a Entrevistada 3 recorreu ao vizinho que possui carro para socorrer seu filho e leva-lo ao Hospital do Trabalhador, que dista cerca de 12 quilômetros do residencial.

¹⁶ Fenômeno de desenvolvimento urbano dependente de tecnologia, inovação e globalização (RIZZON et al, 2017).

O vizinho que tem o carro pegou ele e foi direto pro trabalhador (Entrevistada 3).

Outra coisa que aqui é bem dificultoso, passa uma pessoa mal, o Siate não acha aqui. Isso aqui se você for ver certinho você não encontra no, como se diz, no GPS. Não existe esse lugar aqui. Então aqui é difícil, entrar o Samu, se você precisar não entra, é difícil, não localiza aqui. Se der uma briga aqui de morte, aqui, policiamento, vai chegar aqui três, quatro horas depois, daí já não adianta mais (Entrevistada 4).

As entrevistadas aparentam estarem acostumadas com os problemas do transporte público – como se as lotações fizessem parte do serviço oferecido durante a semana. Alguns relatos citam a necessidade de mais ônibus e conexões com outros terminais.

O ônibus é lotado, mas é bom que é um atrás do outro, assim. Aqui da rua de baixo, então andou ali em baixo, é uma quadra (Entrevistada 5).

Ah, é lotado, né. Há uns meses atrás eu tava trabalhando em dois lugar aí eu precisava pegar o ônibus, né, ah, é bem difícil. Tinha que sair cedo, mais cedo ainda pra pegar um ônibus um pouco melhor, então o ônibus é difícil (Entrevistada 6).

Ele é muito lotado, eu acho que eles teria que colocar mais ônibus pra gente aqui, né. O que eu pego pra ir trabalhar eu tenho que subir lá em cima (Entrevistada 7).

A capacidade de se deslocar incide na quantidade de tempo disponível, na forma que se pode utilizá-lo e que cidade é alcançável para um indivíduo. A restrição da mobilidade destrói as perspectivas de crescimento humano e social destes grupos e agrava a pobreza e exclusão social (CEBOLLADA, AVELLANEDA, 2008; HERNÁNDES, 2012). Depois do reassentamento o sentimento de imobilidade, de isolamento é destacado.

Quem muda pra cá a vida parou (Entrevistada 4).

Olha, eu vejo as famílias, vejo e assim, que elas mesmo falam, parece que quem mudou pra cá parou no tempo, ficou tudo nesse mundinho aqui, aqui não desenvolve, aqui não vai pra frente, aqui, nada flui aqui [...]. Quem mora aqui parou no tempo, só vive essa vidinha que tem aqui dentro. Eu não sei se é da pessoa, mas, parou. Eu não sei o porquê, mas o mundo ficou aqui (Entrevistada 4).

Houve dificuldade na compreensão das entrevistadas quando questionadas a respeito do tempo, mesmo com as intervenções, desta forma as informações foram captadas de forma difusa nos relatos. Quando questionada sobre mudanças na forma como gasta o tempo, a Entrevistada 1 reafirma a satisfação em relação ao sobrado e as limitações da localização:

É, o que mudou, não mudou nada. Simplesmente eu tenho uma casa. Tenho uma casa, o resto eu não tenho mais nada. Acabou com tudo. Não tem ônibus, não tem médico, não tem um mercado perto, não tem um parque. Se você não tiver um carrinho ou uma bicicleta motorizada aqui você morre, nós não temos Correios, nós não temos nada. Então assim, tudo o que você vai fazer aqui você tem que pensar já no tempo, “vai dar certo?”, “vai ter tempo?”. Eu acho que as pessoas aqui vive pouco, nós não vivemos aqui, aqui não vive (Entrevistada 1).

O direito de trabalhar e de ter uma casa implicam no direito à mobilidade, trata-se de uma pré-condição para que as pessoas tenham possibilidades de realizar aquilo a que atribuem valor, a ampliação das opções que estas pessoas têm para acessar locais e atividades e é em relação a estas atividades que o tempo recebe seu valor (ASCHER, 2005; MIRALLES-GUASCH, 2002; MIRALLES-GUASCH, 2010; PIRES, 2013).

A Entrevistada 5 relata que as atividades de sua família se desenvolvem na própria região – ela trabalha nas proximidades do Terminal Sítio Cercado e o marido trabalha a aproximadamente seis quadras da residência. A região do terminal caracteriza-se por ser uma centralidade e ameniza o problema da distância do centro da cidade de Curitiba, em partes como planejamento urbano e em partes como consequência do aumento populacional na porção sul da cidade. O relato da Entrevistada 5 demonstra a importância e o potencial de impacto positivo que esta centralidade pode ter na vida dos moradores do Residencial Parque Iguaçu III; por ela e o marido trabalharem nas proximidades da residência estão mais satisfeitos com o reassentamento que outras entrevistadas.

Sim, a bolinha é aqui só, não sai. Também porque é longe. Esses dias quando eu precisei cobrir férias de uma menina, porque é empresa terceirizada, e eu tive que ir lá pro centro. Pegava lá meio dia até as cinco, das cinco até as dez, daí eu chegava aqui onze e meia. Porque é tipo uma hora e pouco praticamente de ida, isso que é ligeirinho ainda. E cheinho, né. Você vai, aqui pra serviço, eu achava que longe do centro ia ser ruim, mas eu consegui um serviço, tô três anos trabalhando nele, me manda pro centro ou não, mesmo sendo longe tem o ligeirinho que ajuda, né (Entrevistada 5).

A Entrevistada 1 afirma não ter conseguido manter seu emprego anterior pela dificuldade de acesso e não conseguiu recolocação até o momento. Territórios de exclusão geram um ciclo de inacessibilidade e limitação das capacidades – ao oferecer somente a habitação se oferece uma solução parcial, apesar de possuírem

o sobrado as pessoas são afastadas das oportunidades, muitas vezes aumentando a pobreza por consequência da falta de trabalho remunerado, falta de preparo para lidar com novos gastos, como água, luz e principalmente transporte.

Aqui não tem emprego não. O endereço daqui você não pode dar, meus currículos não tem o endereço daqui. Porque eles acham que as empresas, Curitiba tem disso, né? Se você não mora perto do seu trabalho, não dá pra você, né. Eu entrava seis horas da manhã (Entrevistada 1).

Majoritariamente, os moradores do Residencial Parque Iguaçu III citaram a insuficiência de equipamentos e serviços urbanos nas proximidades (escolas, postos de saúde, Correios, etc.). O tempo despendido para realizar estas atividades é percebido e implica a necessidade de planejamento para as famílias.

Então assim, tudo o que você vai fazer aqui você tem que pensar já no tempo, “vai dar certo?”, “vai ter tempo?” (Entrevistada 1).

Se por um lado é possível afirmar que a população pobre dedica maior tempo para seus deslocamentos cotidianos também é possível dizer que a mesma se desloca menos. Isto ocorre porque precisam investir mais horas nos deslocamentos obrigatórios como os motivados por trabalho e estudo, mas na ausência destas obrigações – por perda de emprego ou pelo papel que desempenham, como donas de casa e aposentados – as pessoas deixam de se deslocar (COCCO, 2016; CEBOLLADA; AVELLANEDA, 2008).

A dependência da população em relação ao transporte público, bem como o impacto do alto custo da tarifa podem ser observados na comparação da evolução do custo e do número de passageiros transportados pela Linha 548 – Osternack/Sítio Cercado. Há um aumento considerável no número de passageiros após a implantação do conjunto habitacional, ou seja, as pessoas buscam este modal para seu deslocamento. Por outro lado, após o grande aumento no custo da tarifa há uma queda significativa no número de passageiros transportados. Assim, os deslocamentos que poderiam ser realizados de ônibus passam a ser realizados a pé, pois as distâncias precisam ser superadas, como relata a Entrevistada 6:

E eu vou a pé, que o meu dá pra ir a pé. Dá uma meia hora andando (Entrevistada 6).

A fala de Maricato (2015) “se eu fizer viagem a pé num bairro onde tudo está perto, é uma coisa. Em bairros precariamente urbanizados é outra. Essas condições estão juntas: o uso e ocupação do solo e a mobilidade” está conectada ao observado. É a oferta de serviços básicos – colégios, creches, postos de saúde, Correios – nas proximidades dos conjuntos habitacionais populares que é reivindicada e que representaria efetiva melhoria na vida dos moradores do Residencial Parque Iguaçu III. Neste cenário o transporte público permitiria o acesso principalmente ao trabalho, visto que há moradores empregados em outros bairros ou cidades da Região Metropolitana de Curitiba.

Principalmente escola perto e posto, posto de saúde, principalmente eu acho pra melhorar. Correio, teria que ter um Correio. Teria que ter mais segurança, né (Entrevistada 4).

Ah, eu acho que aqui devia de abrir pelo menos mais uma escola estadual, mais uma municipal, porque é muita criança. A creche aqui abriu, mas também tá aberta por meio período, quer dizer que não tá ajudando quase ninguém Então é uma escola estadual, uma municipal e um postinho de saúde que tenha médico suficiente pra atender a demanda de gente, né, porque é insuficiente aquilo ali (Entrevistada 5).

Eu acho que só, que nem aqui o negócio do ônibus, ter um acesso mais direto, né (Entrevistada 7).

Ah, se tivesse o Correio, se tivesse mais higiene, né, as pessoas caprichassem mais, as pessoas valorizassem a casa que tem (Entrevistada 8).

Destaca-se ainda que, se efetivado o projeto inicial para a provisão dos equipamentos comunitários, as reivindicações das entrevistadas serão quase que totalmente atendidas, pois preveem equipamentos educacionais e unidade de saúde, como é possível observar na Figura 36 apresentada por Fortunato (2014). Até o momento não há previsão para o início das obras.

A diminuição das distâncias de deslocamento nestes locais é premissa para a diminuição das distâncias sociais – se colégios, creches, postos de saúde e trabalho não forem de fácil acesso por caminhada e/ou o ônibus for de fácil acesso financeiro estas pessoas terão sua capacidade de realização das oportunidades dificultadas ou anuladas, pois mobilidade é uma prática social que envolve desejo, necessidade e capacidade de realizar um deslocamento, mas ao definir uma condição periférica para os pobres o resultado é a imobilidade relativa, como apontam Gutiérrez (2009) e Kleiman (2011).

Figura 36 – Equipamentos comunitários previstos



Fonte: IPPUC (2011) apud FORTUNATO (2014).

Por isso, é possível pensar que as estruturas de oportunidades eram favorecidas quando residiam na Vila Parolin, devido ao acesso facilitado, apesar da situação de vulnerabilidade socioambiental. Como discutido anteriormente, o sobrado representa uma melhoria para estas pessoas, mas é preciso buscar meios para superar as consequências negativas do reassentamento, o exílio na periferia, como nomeia Santos (1990).

No entendimento de Miralles-Guasch (2010) o tempo de mobilidade é parte do tempo social e é em relação ao tempo gasto em outras atividades que ele recebe todo seu valor; assim, o tempo das famílias que foram reassentadas em um território de exclusão é visto como de menor valor, pois as oportunidades de exercer outras atividades que não o trabalho para os adultos e o estudo para as crianças (e seus respectivos deslocamentos necessários) são mínimas.

Gomide (2003) sinaliza há mais de uma década atrás a necessidade de um transporte coletivo acessível, eficiente e de qualidade. Neste caso, o ônibus é um instrumento de combate à pobreza e promotor de inclusão social, que possui a capacidade de aumentar a disponibilidade de tempo e renda. Lançando um olhar além da visão utilitarista do ônibus, o transporte público poderia ainda circular dentro do residencial, permitindo que outros usuários visualizem o local como parte do

bairro e não como área isolada e facilitando a real inserção no bairro Ganchinho e Sítio Cercado.

4.3 MOBILIDADE URBANA COMO FACILITADORA DA JUSTIÇA AMBIENTAL

O conceito de injustiça ambiental trata da distribuição desigual dos danos ambientais, conforme explanado neste estudo. Neste sentido, nas cidades é a distribuição do solo urbano orientada pelo mercado imobiliário que origina situações de injustiça – o solo urbano é a benesse que a população de maior renda tem acesso (enquanto recurso ambiental), mas também como ônus, quando na falta de opção a população de baixa renda se sujeita a ocupar áreas de fragilidade ambiental.

A literatura trata da injustiça ambiental urbana relacionando-a as favelas e o faz corretamente, pois se trata da distribuição de áreas de fragilidade ambiental para habitação daqueles que não podem acessar o mercado imobiliário formal. Na tentativa de sanar esta injustiça, o reassentamento se apresenta como solução parcial, pois utiliza a mesma lógica de distribuição do solo (por seu valor de mercado), priva a população pobre do que é entendido por cidade ao reassentá-los em “lugares que não existem”, em referência aos conjuntos habitacionais populares construídos em áreas não urbanizadas, distantes e sem infraestrutura e serviços urbanos, fornecendo a casa enquanto refúgio biológico, mas ignorando a função social da moradia.

No custo do avanço da urbanização não está contabilizado o investimento em equipamentos comunitários, expansão da rede de transporte público e o custo do tempo produtivo, pois este é dissipado entre os diversos envolvidos – como afirma Teodoro (2013) o projeto de desenvolvimento intencionalmente confunde-se com o de crescimento, fazendo com que as intervenções sociais dependam dos ganhos econômicos.

As unidades habitacionais são subsidiadas, os moradores pagam uma quantia simbólica (simbólica para as grandes construtoras, para a Caixa Econômica Federal, para o Estado), mas em muitos casos as parcelas atrasam pelo desemprego, por situações de doença, entre outros. Algumas famílias por extrema

pobreza não são capazes de pagar estas parcelas e acabam perdendo a oportunidade da casa própria digna.

No contexto da habitação popular, questiona-se: o modelo proposto para sanar a injustiça ambiental urbana é suficiente? Realizando a leitura da justiça ambiental na ampla perspectiva do direito à cidade é possível afirmar que a solução é parcial. Habitação, saneamento ambiental, equipamentos de saúde, educação e lazer são pontos de partida para usufruir e viver a cidade e o tempo realiza esta conexão – não se trata apenas do tempo dado pela localização, condicionado pela velocidade, mas o tempo das oportunidades que a cidade oferece e a liberdade experimentada para realizá-las.

Os conceitos de justiça ambiental no âmbito urbano e do direito à cidade apresentam congruências, em especial quando o desenvolvimento é visto como a ampliação das liberdades subjetivas. O direito à cidade originalmente proposto por Lefebvre é permeado por ideais de liberdade, de acesso e vivência plena da cidade, assim o exercício de imaginação de uma sociedade urbana fundada no direito à cidade só é possível em um cenário de justiça ambiental, da mesma forma que o estado de justiça ambiental só pode ser alcançado observando a agenda do direito à cidade.

Por exemplo, um indivíduo pode ter acesso facilitado a um posto de saúde – pela proximidade ou pela velocidade oferecida pelo modal de transporte adotado – mas isto não é suficiente se não houver capacidade de atendimento e o mesmo tiver que aguardar horas para ser atendido. Ou seja, o tempo do deslocamento é satisfatório, mas a liberdade experimentada pelo indivíduo é limitada pela estrutura oferecida.

É possível estabelecer uma conexão entre os valores centrais do direito à cidade e a ideia da estrutura de capacidades necessária para a ampliação das liberdades. O direito à cidade só pode ser alcançado na vivência da liberdade dos moradores das áreas urbanas, assim como esta liberdade depende da garantia do que compreende o direito à cidade; nesta relação a liberdade é subjetiva pelo fato de que cada indivíduo deve ser capaz de determinar o que é importante para si desde que tenha suas necessidades básicas atendidas e suas capacidades promovidas – assim é possível superar o sentimento de gratidão compulsória e caminhar rumo à democratização da cidade.

O deslocamento por grandes distâncias e as más condições de mobilidade urbana – premissa dos reassentamentos – fazem com que o tempo da população pobre seja visto como de menor valor. As horas passadas dentro do ônibus não podem ser aproveitadas para atividades paralelas, como a leitura, pois frequentemente os veículos encontram-se sobreocupados. Assim, a imobilidade urbana limita o uso do espaço e do tempo da população pobre e, conseqüentemente, limita o exercício do direito à cidade, elimina as capacidades ao invés de ampliá-las na direção do desenvolvimento – as condições de mobilidade urbana no contexto de habitação popular, não permitem uma real condição de urbanidade, relegando aos moradores uma condição subalterna no âmbito do direito à cidade.

Entende-se que os reassentamentos são tentativas de sanar as situações de injustiça ambiental nas cidades, sendo assim, são necessárias estruturas de oportunidades para mitigar a injustiça ambiental remanescente destes processos quando ocorrem em áreas distantes – as condições de mobilidade são complementares a outras funções fundamentais, especialmente a moradia.

A (i)mobilidade urbana está intrinsecamente ligada à (in)justiça ambiental, pois se trata da viabilização ou não do acesso à cidade em sua plenitude. A mobilidade urbana é algo além do ônibus, do carro ou da bicicleta; e é elemento essencial para o desenvolvimento da sociedade; as boas condições de mobilidade quebram barreiras de exclusão e permitem o pleno acesso à cidade, permitem que a população disponha de maior tempo para si, suas famílias, trabalho e outras atividades.

Boas condições de mobilidade urbana em áreas de interesse social podem ajudar a romper os estigmas da favela – o ônibus precisa circular dentro destas áreas, não somente no entorno, pelas beiradas, como se fosse um território proibido, não devendo ser áreas ermas, isoladas, sem comércio previsto como são na atualidade; calçamento adequado, iluminação pública, segurança pública, paradas de ônibus em boas condições e passarelas são aspectos a serem observados. Uma vez atendido o direito de usufruir do solo urbano de forma justa, são as boas condições de mobilidade urbana que podem conectar o espaço e sustentar novas centralidades, buscando proporcionar a todos o sentimento de que a cidade – em sua plenitude – é alcançável.

Tempo e espaço são dimensões complementares e indissociáveis, o acesso desigual ao espaço (enquanto solo urbano) implica no acesso desigual ao tempo e ambos são parte da injustiça ambiental. Pensar a cidade na perspectiva do tempo se apresenta como desafio, pois historicamente a discussão do urbano sempre esteve centrada no espaço; a mobilidade urbana é o elemento do direito à cidade que mais se aproxima desta dupla dimensão.

A expansão da mobilidade enquanto capacidade permite a ampliação das liberdades individuais e coletivas, pois é uma condição facilitadora da justiça ambiental, e sem ela os reassentamentos não permitem reais condições de inclusão e justiça ambiental devido à dificuldade de acesso aos bens, serviços e equipamentos para o desenvolvimento individual e coletivo.

Cabe destacar que o trabalho realizado por órgãos técnicos como a Cohab-CT deve ser reconhecido, principalmente por terem buscado melhorar as metodologias utilizadas na habitação popular. Sabe-se também que os problemas oriundos destes projetos têm sua gênese na distribuição do solo urbano, ou ainda pode-se afirmar que na sociedade capitalista, que se apropria do solo e o transforma em mercadoria, muitas vezes ignorando a complexa dimensão social da habitação.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir dos estudos teóricos e, na sequência, do estudo de caso, foi possível compreender como as dinâmicas de tempo e (i)mobilidade urbana se manifestam na (in)justiça ambiental no contexto da habitação popular – as condições deficientes de mobilidade urbana experimentadas nos conjuntos habitacionais populares distantes do centro das cidades limitam o uso do tempo e do espaço dos reassentados, reforçando assim seu caráter parcial como solução para a injustiça ambiental urbana. Isto ocorre como resultado da distribuição desigual do solo urbano para moradia e pela abordagem utilitarista dos programas de habitação e de mobilidade urbana.

Analisar a narrativa das moradoras do Residencial Parque Iguaçu III permitiu maior entendimento do tempo e da mobilidade urbana enquanto prática social em seus distintos aspectos – desejo, necessidade e capacidade. Os relatos revelaram que o desejo é suprimido pela baixa capacidade proporcionada por seus recursos financeiros; assim as viagens são motivadas somente pela necessidade (trabalho e estudos), sendo que algumas famílias deixam de buscar serviços essenciais, como a saúde, pelo acesso limitado.

É evidente que a disponibilização dos equipamentos comunitários previstos no projeto inicial representaria uma potencial melhoria para os moradores do Residencial Parque Iguaçu III; independente das burocracias que envolvem a liberação do terreno, é inadmissível que as famílias estejam há quase cinco anos aguardando estas estruturas, realidade observada a partir da tese de Fortunato (2014), que analisou o conjunto habitacional concomitantemente à sua ocupação em 2013 – na época havia a preocupação com a insuficiência dos equipamentos comunitários, mas desde então não foram tomadas medidas efetivas para sanar a deficiência de atendimento, senão a espera do impasse do terreno previamente destinado à construção dos mesmos. Em um cenário positivo, mesmo com a liberação do terreno os moradores teriam que aguardar a construção das escolas e da unidade de saúde, o que pode demorar: a Unidade de Saúde Jardim Aliança no bairro Santa Cândida em Curitiba teve suas obras iniciadas em 2012, mas foi entregue somente em 2018.

Considerando este cenário, além dos equipamentos comunitários propõe-se que sejam realizados investimentos em calçamento, iluminação pública, identificação das ruas internas do residencial, linhas de ônibus que façam a conexão com outros terminais, uma linha direta para o centro e táxi nas proximidades.

Não se trata de utopia a efetivação do Movimento Passe Livre, mas na tentativa de propor uma medida possível de ser imaginada no cenário do transporte público de Curitiba, a criação de uma tarifa social para reassentados em conjuntos habitacionais populares pode proporcionar uma ampliação do acesso, visto que seu uso se mostrou influenciado pelo aumento da tarifa no período analisado.

Condições adequadas de mobilidade urbana podem não só expandir a capacidade de uso do tempo e espaço, mas também a liberdade subjetiva dos indivíduos em questão. Na impossibilidade de realizar os reassentamentos em áreas mais próximas dos centros da cidade, é essencial oferecer boas condições de mobilidade urbana para que sejam superadas as limitações – não na tentativa de suprir a falta de infraestrutura urbana e serviços, mas quebrar as barreiras estabelecidas entre estes locais e o restante da cidade.

Assim, confirma-se a hipótese e defende-se a tese de que *as condições de mobilidade urbana no contexto da habitação popular não permitem uma real condição de urbanidade, relegando aos moradores uma condição subalterna no âmbito do direito à cidade. Estas condições são complementares a outras funções fundamentais, como a moradia, principalmente. Evidencia-se que a mobilidade urbana pode ser uma condição facilitadora da justiça ambiental, e sem ela os reassentamentos não permitem reais condições de inclusão e justiça ambiental devido à dificuldade de acesso aos bens, serviços e equipamentos para o desenvolvimento individual e coletivo, limitando o tempo e a capacidade de realização destes indivíduos.*

Estudos urbanos que congreguem tempo e espaço em todas as suas facetas, em especial os estudos de mobilidade urbana, são imperativos para avançar no entendimento da mobilidade como uma questão de justiça, assim recomenda-se que sejam realizadas novas pesquisas nesta perspectiva. Dada a recorrência dos problemas identificados por Fortunato (2014), sugere-se ainda que as futuras intervenções ou sua ausência sejam analisadas em novas pesquisas, destacando-se o caráter de resiliência dos moradores do Residencial Parque Iguaçu III. A pesquisa

continuada permite, sobretudo, evidenciar que as problemáticas analisadas não se encerram nas dissertações e teses e, mais que permanecer, evoluem; ora melhoram, ora se precarizam, de acordo com as intervenções realizadas e os sujeitos envolvidos.

Assim, apesar da difícil realidade experimentada pelos moradores do Residencial Parque Iguaçu, da ausência dos equipamentos comunitários e da necessária atenção dos órgãos envolvidos no reassentamento das famílias, foram identificadas ações e estratégias que emergem do cotidiano e auxiliam na superação das limitações que envolvem morar neste conjunto habitacional, como as boas relações de vizinhança, as caronas e grupos que se unem para o deslocamento peatonal, a rede de comércio e serviços no local, a atuação da Pastoral da Criança por meio de uma moradora e das igrejas (por proporcionarem espírito de comunidade), as aulas gratuitas de *muay-thai* para crianças e jovens, entre outros.

Por fim, destaca-se que a discussão da mobilidade urbana no contexto da habitação popular por parte da pesquisadora não se encerra nesta tese; está prevista a elaboração de artigos científicos oriundos desta pesquisa, a fim de visibilizar a problemática bem como aprofundar sua análise, mitigando as limitações encontradas no desenvolvimento da tese.

REFERÊNCIAS

ABIKO, A. K.; COELHO, L. O. **Urbanização de favelas**: procedimentos de gestão. Porto Alegre: ANTAK, 2009.

ABIKO, A. K. **Introdução à gestão habitacional**. São Paulo: Edusp, 1992.

ACSELRAD, H. **Justiça Ambiental** – novas articulações entre meio ambiente e democracia. In: Movimento Sindical e Defesa do Meio Ambiente – o debate internacional, 2000, Rio de Janeiro: IPPUR, 2000, p. 7-12.

_____. Justiça ambiental e construção social do risco. **Revista Desenvolvimento e Meio Ambiente**, Curitiba, n. 5, p. 49-60, jan./jun. 2002. Disponível em: <<https://revistas.ufpr.br/made/article/viewFile/22116/14480>>. Acesso em: 14 mai. 2017.

_____. Justiça ambiental: narrativas de resistência ao risco social ampliado. In: Encontros e caminhos: formação de educadoras (es) ambientais e coletivos educadores, 2005. **Anais...** Brasília: MMA, Diretoria de educação ambiental, 2005. p. 219-228.

_____. Ambientalização das lutas sociais: o caso do movimento por justiça ambiental. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 24, n. 68, p. 103-119, 2010. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ea/v24n68/10.pdf>>. Acesso em: 10 dez. 2016.

ACSELRAD, H; MELLO, C. C. A.; BEZERRA, G. N. **O que é justiça ambiental?** Rio de Janeiro: Garamond, 2009.

ALBUQUERQUE, A. F. **A questão habitacional em Curitiba: o enigma da “cidade-modelo”**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16137/tde-20052010-092803/publico/Aline_Albuquerque.pdf>. Acesso em: 11 abr. 2018.

ALCALDÍA DE MEDELLÍN. Página na internet. Disponível em: <<https://www.medellin.gov.co/irj/portal/medellin>>. Acesso em: 08 ago. 2018.

ALLAIRE, J. Choisir son mode de ville : formes urbaines et transports dans les villes émergents. **Cahiers de global chance**, 2006, p. 66-70. Disponível em: <<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00085574/document>>. Acesso em: 17 abr. 2018.

ALTVATER, E. **Der preis des wohlstandes oder umweltplünderung und neue welt(un)ordnung**. Münster: Westfälisches Dampfboot, 1992.

ARENHART, D. F. Justiça Ambiental. **Ponto de Vista Jurídico**, Caçador, v. 4, p. 35-57, 2015. Disponível em:

<<http://periodicosuniarp.com.br/juridico/article/download/260/313>>. Acesso em: 15 jun. 2017.

ASCHER, F. Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos. **ARQ (Santiago)**, Santiago, n. 60, p. 11-19, jul. 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.cl/pdf/arq/n60/art02.pdf>>. Acesso em: 15 set. 2017.

AVELLANEDA, P. Urbanització i transport col·lectiu a les grans ciutats d'Amèrica Llatina. **Treballs de la Societat Catalana de Geografia**, Barcelona, n. 57, p. 33-55, 2004. Disponível em: <<http://www.raco.cat/index.php/TreballsSCGeografia/article/view/247693/331652>>. Acesso em: 12 dez. 2017.

BARBOSA, A.S. Mobilidade urbana para pessoas com deficiência no Brasil: um estudo em blogs. **Urbe: Revista Brasileira de Gestão Urbana**, Curitiba, v. 8, n. 1, p. 142-154, 2016. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/urbe/2015nahead/2175-3369-urbe-2175-3369008001AO03.pdf>>. Acesso em: 05 fev. 2018.

BARDIN, L. **Análise de Conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2011.

BAVA, S. C. A cidade como mercadoria. **Le Monde diplomatique Brasil**, São Paulo, ed. 73, não p., 2013. Disponível em: <<http://diplomatique.org.br/a-cidade-como-mercadoria/>>. Acesso em: 12 mar. 2018.

BELO, C. G. Bairro sem escola. **Tribuna**, Ganchinho, 28 fev. 2015. Disponível em: <<http://www.tribunapr.com.br/cacadores-de-noticias/ganchinho/bairro-sem-escola/>>. Acesso em: 18 jan. 2017.

BOLETIM CASA ROMÁRIO MARTINS. **Parolin**: o bairro na história da cidade. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, 1997.

BOLETIM CASA ROMÁRIO MARTINS. **COHAB-CT**: 41 anos de planejamento e realizações. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, 1997.

BONDUKI, N. G. **Origens da habitação social no Brasil**: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria. 2. ed. São Paulo: Estação Liberdade, 1998.

BOURDIEU, P. **A economia das trocas simbólicas**. 6. Ed. São Paulo: Perspectiva, 2007.

BRASIL. Ministério das Comunicações. Portaria nº 311, de 18 de dezembro de 1998. **Diário Oficial da União**, Brasília, 1998. Disponível em: <http://www.prto.mpf.gov.br/pub/geral/port3112008.pdf>. Acesso em: 05 mai. 2018.

BRASIL. Casa Civil. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 1998. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 15 mai. 2018.

BRASIL. Casa Civil. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 20 set. 2017.

BRASIL. Ministério das Cidades. Portaria nº 317, de 18 de julho de 2013. Dispõe sobre medidas e procedimentos a serem adotados nos casos de deslocamentos involuntários de famílias de seu local de moradia ou de exercício de suas atividades econômicas, provocados pela execução de programa e ações, sob gestão do Ministério das Cidades, inseridos no Programa de Aceleração do Crescimento - PAC. **Diário Oficial da União**, Brasília, 2013. Disponível em: <http://www.goiania.go.gov.br/portal/Dados/uploads/arquivos/2461/PORTARIA%20N%C2%BA%20317-2013_420307337962963.pdf>. Acesso em: 15 mai. 2018.

BRESSAN, S.; LAJÚS, M. L. S. A casa que habito: relatos de um reassentamento urbano. **Revista Rua**, Campinas, v. 1, n. 23, p. 93-115, 2017. Disponível em: <<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/rua/article/view/8649800/16230>>. Acesso em: 05 jul. 2017.

BRUM, M. Favelas e remocionismo ontem e hoje: da ditadura de 1964 aos grandes eventos. **O social em questão**, Rio de Janeiro, nº 29, p. 179-208, 2013. Disponível em: <<http://osocialemquestao.ser.puc-rio.br/media/8artigo29.pdf>>. Acesso em: 11 abr. 2018.

CAFRUNE, M. E. O direito à cidade no Brasil: construção teórica, reivindicação e exercício de direitos. **Revista interdisciplinar de direitos humanos**, Bauru, v. 4, p. 185-206, 2016. Disponível em: <<http://www2.faac.unesp.br/ridh/index.php/ridh/article/view/325/169>>. Acesso em: 18 nov. 2017.

CAMPOS, P. R.; MENDONÇA, J. G. Estrutura socioespacial e produção habitacional na Região Metropolitana de Belo Horizonte: novas tendências. In: CARDOSO, A. L. (Ed.). **O Programa Minha Casa, Minha Vida e seus efeitos territoriais**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013, p. 67-92.

CARDOSO, A. L.; ARAGÃO, T. A.; ARAÚJO, F. S. Habitação de interesse social: política ou mercado? Reflexos sobre a construção do espaço metropolitano. In: XIV Encontro Nacional da Anpur, 2011, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: ANPUR, 2011. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetropoles.net/download/adauto_cardoso.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2018.

CARDOSO, A. L.; NUNES JUNIOR, D. R.; ARAÚJO, F. S.; SILVA, N. F.; ARAGÃO, T. A.; AMORIM, T. P. Minha Casa Minha Vida: implicações da recente produção habitacional pelo setor privado na Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro. In:

CARDOSO, A. L. (Ed.). **O Programa Minha Casa, Minha Vida e seus efeitos territoriais**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013, p. 143-160.

CARDOSO, A. L.; ARAGÃO, R. A. Do fim do BNH ao Programa Minha Casa Minha Vida: 25 anos da política habitacional no Brasil. In: CARDOSO, A. L. (Ed.). **O Programa Minha Casa, Minha Vida e seus efeitos territoriais**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013, p. 17-66.

CARDOSO, A. L. Observatório das metrópoles: a realidade da moradia no Brasil. **O Estado de São Paulo**, 14 set. 2012, não p. Disponível em: <<http://politica.estadao.com.br/noticias/geral,observatorio-das-metropoles-a-realidade-da-moradia-no-brasil,930782>>. Acesso em: 02 jun. 2017.

CARTIER, R. et al. Vulnerabilidade social e risco ambiental: uma abordagem metodológica para avaliação de injustiça ambiental. **Caderno de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 25, n. 12, p. 2695-2704, dez. 2009. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2009001200016&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 12 fev. 2018.

CARVALHO, A. S. **Vivendo às margens**: habitação de interesse social e o processo da segregação socioespacial em Curitiba. Dissertação (Mestrado em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2014. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/129103/329351.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 11 abr. 2018.

CAVALCANTI, C. **Desenvolvimento e natureza**: estudos para uma sociedade sustentável. Recife: INPSO/FUNDAJ, Instituto de Pesquisas Sociais, Fundação Joaquim Nabuco, Ministério de Educação, Governo Federal, 1994. Disponível em: <https://www.researchgate.net/profile/Andri_Stahel/publication/242508694_DESENVOLVIMENTO_E_NATUREZA_Estudos_para_uma_sociedade_sustentavel/links/02e7e52dec936ba1f7000000/DESENVOLVIMENTO-E-NATUREZA-Estudos-para-uma-sociedade-sustentavel.pdf>. Acesso em: 18 mai. 2018.

CAVALCANTI, C. Sustentabilidade: mantra ou escolha moral? Uma abordagem ecológico-econômica. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 26, n. 74, p. 35-50, 2012. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ea/v26n74/a04v26n74.pdf>>. Acesso em: 15 mai. 2018.

CEBOLLADA, A.; AVELLANEDA, P. Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima. **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, v. 12, n. 270, não p., 2008. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-47.htm>>. Acesso em: 10 de set. 2017.

CERNEA, M. M. Pour une nouvelle économie de la réinstallation : critique sociologique du principe de compensation. **Revue Internationale des sciences sociales**, Paris, n. 175, p. 39-48, 2003. Disponível em: <<https://www.cairn.info/revue-internationale-des-sciences-sociales-2003-1-page-39.htm>>. Acesso em: 10 abr. 2018.

CIDADE, L. C. F. Urbanização, ambiente, risco e vulnerabilidade: em busca de uma construção interdisciplinar. **Caderno Metrópoles**, São Paulo, v. 15, n. 29, p. 171-191, jan./jun. 2013. Disponível em: <<https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/download/15821/11845>>. Acesso em: 14 nov. 2017.

CLAYTON S. Models of Justice in environmental debate. **The journal of social issues**, Medford, v. 56, p. 459-474, 2000. Disponível em: <<https://sustainability.water.ca.gov/documents/18/3407876/Models+of+justice.pdf>>. Acesso em: 05 fev. 2018.

COCCO, R. G. **Transporte público e mobilidade urbana**: contradições entre políticas públicas e demandas por mobilidade na região metropolitana de Florianópolis-SC. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2016. Disponível em: <<http://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/384636/rgc1de1.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 12 abr. 2018.

COHAB-CT. Conjunto habitacional com 1.411 unidades está em fase final de obras no Ganchinho, 2013. **Portal de Informação**. Disponível em: <<http://www.cohabct.com.br/conteudo.aspx?conteudo=665>>. Acesso em: 10 out. 2017.

CORVALÁN, A. L. Transporte, movilidad y exclusión: el caso de Transantiago en Chile. **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, v. 12, n. 270, não p. 2008. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-45.htm>>. Acesso em: 22 set. 2017.

COUTRAS, J. La mobilité des femmes au quotidien. Un enjeu des rapports sociaux des sexes? **Les annales de la recherche urbaine**, Paris, v. 59-60, p. 163-170, 1993. Disponível em: <https://www.persee.fr/doc/aru_0180-930x_1993_num_59_1_1738>. Acesso em: 10 dez. 2017.

CURITIBA. Lei nº 14771 de 17 de dezembro de 2015. Dispõe sobre a revisão do Plano Diretor de Curitiba de acordo com o disposto no art. 40, § 3º, do Estatuto da Cidade, para orientação e controle do desenvolvimento integrado do Município.

DÉAK, C. **À busca das categorias da produção do espaço**. Tese (Concurso de Livre Docência da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001. Disponível em: <http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/c_deak/CD/3publ/01LD-categ/MC-categ-esp.pdf>. Acesso em: 18 mai. 2018.

EISENHARDT, K. A. Building Theories from Case Study Research. **The Academy of Management Review**, New York, v. 14, n. 4, p. 532-550, out. 1989. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/3851957/mod_resource/content/0/Eisenhardt1989-BuildingTheoriesFromCSR.pdf>. Acesso em: 17 mai. 2018.

FERREIRA, J. S. W. **Produzir casas ou construir cidades?** Desafios para um novo Brasil urbano. São Paulo: LABHAB; FUPAM, 2012.

FIRJAN – FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. O custo dos deslocamentos nas principais áreas urbanas do Brasil, 2012. **Portal de informação**. Disponível em: <<http://www.firjan.com.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId=2C908A8F4F8A7DD3014FB26C8F3D26FE>>. Acesso em: 11 abr. 2018.

FLORIANI, D. Disciplinaridade e construção interdisciplinar do saber ambiental. **Revista Desenvolvimento e Meio Ambiente**, Curitiba, n. 10, p. 33-37, 2004. Disponível em: <<http://revistas.ufpr.br/made/article/download/3090/2471>>. Acesso em: 19 dez. 2017.

FORTUNATO, R. A. **A sustentabilidade na habitação de interesse social: estudos de caso em reassentamentos do Programa Minha Casa, Minha Vida no Núcleo Urbano Central da Região Metropolitana de Curitiba - municípios de Curitiba e Fazenda Rio Grande**. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2014. Disponível em: <<http://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/35253/R%20-%20T%20-%20RAFAELA%20ANTUNES%20FORTUNATO.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 15 fev. 2017.

FREITAG, B. **Teoria da cidade**. Campinas: Papirus, 2006.

FURTADO, C. **O mito do desenvolvimento econômico**. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1998.

FURTADO, C. Os desafios da nova geração. **Revista de Economia Política**, São Paulo, v. 24, n. 4 (96), p. 483-486, 2004. Disponível em: <<http://www.rep.org.br/pdf/96-1.pdf>>. Acesso em: 12 mai. 2018.

SENKOVSKI, A. Mais de 500 policiais cumprem reintegração de posse de 56 casas no Ganchinho. **Gazeta do Povo**, Vida e Cidadania, 27 nov. 2013. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/mais-de-500-policiais-cumprem-reintegracao-de-posse-de-56-casas-no-ganchinho-42msr6scobl3krph6tme4f87i>>. Acesso em: 15 fev. 2018.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5.ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GOMIDE, A. A. **Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas**. Brasília: IPEA, 2003. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_0960.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2017.

_____. **Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais**. Brasília: IPEA, 2006. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/politicas_sociais/ensaio5_alexandre12.pdf>. Acesso em: 12 dez. 2017.

GONÇALVES, T. M. Habitar: a casa como contingência da condição humana. **Revista Invi**, Santiago, n. 80, v. 29, p. 83-108, 2014. Disponível em:

<<http://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/download/834/1138>>. Acesso em: 10 set. 2017.

GOOGLE EARTH PRO. Software. [2018?].

GOOGLE Maps. Site. [2018?]. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps>>. Acesso em: 12 abr. 2018.

GRANDELLE, R. Brasil é o terceiro país do mundo com mais conflitos ecológicos. **Jornal O Globo**, Sustentabilidade, 8 abr. 2014. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/sociedade/sustentabilidade/brasil-o-terceiro-pais-do-mundo-com-mais-conflitos-ecologicos-12121947>>. Acesso em: 10 mar. 2017.

GUIMARÃES, M. C. R. Os movimentos sociais e a luta pelo direito à cidade no Brasil contemporâneo. **Revista Serviço Social e Sociedade**, São Paulo, n. 124, p. 721-745, out./dez. 2015. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ssoc/n124/0101-6628-ssoc-124-0721.pdf>>. Acesso em: 12 mar. 2018.

GUTIÉRREZ, A. Movilidad o inmovilidad: ¿qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos. In: XV Congreso Latinoamericano de transporte público y urbano, 2009, Buenos Aires. **Anais...** Buenos Aires: CEPAL. Disponível em: <<http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/ptt/GutierrezClatpu09b.pdf>>. Acesso em: 01 set. 2017.

GWIAZDZINSKI L. Face aux nouveaux régimes temporels métropolitains, les pistes du chrono-urbanisme pour une ville malleable. **Revue Urbia**, Les cahiers du développement urbain durable, Lausanne, n. 16, p. 179-211, fev. 2014. Disponível em: <<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01071432/document>>. Acesso em: 15 fev. 2018.

HARVEY, D. The right to the city. **New left review**, London, n. 53, p. 23-40, set./out. 2008. Disponível em: <<https://newleftreview.org/II/53/david-harvey-the-right-to-the-city>>. Acesso em: 08 jul. 2017.

_____. A liberdade da cidade. **Revista Urbânia**, São Paulo, n. 3, p. 11-17, 2008b. Disponível em: <<http://urbania4.org/wp-content/uploads/2010/10/revista-urbania-3.pdf>>. Acesso em: 12 mar. 2018.

_____. O Direito à cidade. **Lutas Sociais**, São Paulo, n. 29, p.73-89, jul./dez. 2012. Disponível em: <<https://revistas.pucsp.br/index.php/ls/article/download/18497/13692>>. Acesso em: 10 ago. 2017.

_____. **Cidades rebeldes**: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HERCULANO, S. Resenhando o debate sobre justiça ambiental: produção teórica, breve acervo de casos e criação da rede brasileira de justiça ambiental. **Revista Desenvolvimento e Meio Ambiente**, Curitiba, n. 5, p. 143-149, 2002. Disponível

em: <<http://revistas.ufpr.br/made/article/download/22124/14488>>. Acesso em: 15 fev. 2017.

HERNÁNDEZ, D. **Políticas de tiempo, movilidad y transporte público**: rasgos básicos, equidad social y de género. Montevideo: PNUD Uruguay, 2012. Disponível em:

<http://www.montevideo.gub.uy/sites/default/files/concurso/materiales/politicas_de_tiempo_y_movilidad_y_transporte_publico.pdf>. Acesso em: 04 set. 2017.

HERNÁNDEZ, D.; ROSSEL, C. **Tiempo urbano, acceso y desarrollo humano**. In: El futuro en foco – cuadernos sobre desarrollo humano. Montevideo: PNUD Uruguay, 2013. Disponível em:

<<http://www.uy.undp.org/content/dam/uruguay/docs/cuadernosDH/CUADERNO%20DESARROLLO%20HUMANO%2001.pdf?download>>. Acesso em: 15 fev. 2017.

HILÁRIO, A. D. C. S.; PORTO, D. Direito à cidade e direito à felicidade: considerações empíricas. **Direito da cidade**, Rio de Janeiro, v. 10, p. 133-163, 2018. Disponível em:

<<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/29713/23339>>. Acesso em: 12 mar. 2018.

HOGAN, D. J.; CUNHA, J. M. P. CARMO, R. L.; OLIVEIRA, A. A. B. Urbanização e vulnerabilidade socioambiental: o caso de Campinas. In: Daniel Joseph Hogan; Rosana Baeninger; José Marcos Pinto da Cunha; Roberto Luiz do Carmo (Ed.). **Migração e Ambiente nas Aglomerações Urbanas**. Campinas: Unicamp, 2001. p. 397-420. Disponível em:

<<http://www.abep.org.br/publicacoes/index.php/anais/article/view/994/959>>. Acesso em: 14 dez. 2017.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo 2010. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 12 dez. 2016.

JATOBÁ, S. U. S. **Urbanização, meio ambiente e vulnerabilidade social**. Brasília: IPEA, 2011. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5567/1/BRU_n05_urbanizacao.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2018.

JUBANSKI, E.; HENRIQUE, B. Moradores do Ganchinho bloqueiam Contorno Leste; fila de carros passa de 10 km. **Banda B**, Curitiba, 18 fev. 2014, não p. Disponível em: <<http://www.bandab.com.br/geral/moradores-ganchinho-bloqueiam-br-116-congestionamento-passa-10-km/>>. Acesso em: 13 abr. 2018.

KAZTMAN, R.; FILGUEIRA, F. As normas como bem público e privado: reflexões nas fronteiras do enfoque “ativos, vulnerabilidade e estrutura de oportunidades”. In: CUNHA, J. M. P. (Org.). **Novas metrópoles paulistas**: população, vulnerabilidade e segregação. Campinas: Nepo/UNICAMP, 2006. p. 67-94.

KLEIMAN, M. Apontamentos sobre mudanças em mobilidade e transporte na metrópole do Rio de Janeiro. **Chão Urbano** (Online), Rio de Janeiro, v.1, p. 19-40,

2011. Disponível em: <<http://www.chaourbano.com.br/visualizarArtigo.php?id=49>>. Acesso em: 12 jan. 2018.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 2011.

LEÃO, L. H. C. Território e (in)justiça ambiental: uma agenda científica para a psicologia organizacional e do trabalho. **Cadernos de Psicologia Social do Trabalho**, São Paulo, v. 16, n. 2, p. 183-198, 2013. Disponível em: <<http://pepsic.bvsalud.org/pdf/cpst/v16n2/a04v16n2.pdf>>. Acesso em: 15 fev. 2018.

LEFEBVRE, H. **A reprodução das relações de produção**. Porto: Publicações Escorpião, 1973.

_____. **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.

_____. **Espaço e política**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

LEFF, E. **Racionalidade ambiental**: a reapropriação social da natureza. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2006.

LIMA, C. de A.; KUZMA, R. de O. Curitiba: Cidade Inclusiva? Curitiba: **Anais do III Congresso de Suelo Urbano - CISU**. Colegio Mexiquense AC, UFPR, PUCPR, 2017, p. 1-20.

LOBO, Z. Viena, destino e mobilidade. Mobilize. Portal na internet. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/noticias/4500/viena-destino-mobilidade.html>>. Acesso em: 20 ago. 2018.

LUCAS, K. Providing transport for social inclusion within a framework for environmental justice in the UK. **Transportation Research Part A**, v. 40, p. 801-809, 2006. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science?_ob=ShoppingCartURL&_method=add&_eid=1-s2.0-S0965856405001849&originContentFamily=serial&_origin=article&_ts=1522790395&md5=32c9bb4c1748d6cf66839efc843fbe89>. Acesso em: 14 set. 2017.

_____. **Transport and social exclusion**: Where are we now? **Transport Policy**, v. 20, p. 105-113, 2012. Disponível em: <https://ac.els-cdn.com/S0967070X12000145/1-s2.0-S0967070X12000145-main.pdf?_tid=64bfd0ac-b772-11e7-813a-00000aabb0f6c&acdnat=1508708941_a2727bc1cf29b03ec62d63982943e783>. Acesso em: 17 out. 2017.

MAPBOX. Software. [2018?].

MARCUSE, P. Whose right(s) to the city? In: BRENNER, N. et al (Ed). **Cities for People, Not for Profit**: Critical Urban Theory and the Right to the City. Florence: Routledge, c/o Taylor & Francis Group, 2011, p. 34-35.

MARCUSE, P. Os direitos nas cidades e o direito à cidade? **Revista GLOOBALhoy**, (online), 2010. Disponível em: <<http://www.gloobal.net/iepala/gloobal/fichas/ficha.php?entidad=Textos&id=12382&opcion=documento>>. Acesso em: 14 jan. 2018.

MARGUTI, B. O. Conjuntos habitacionais: Estruturação socioespacial e acesso à cidade município de Santo André. In: CARDOSO, A. L. (Ed.). **O Programa Minha Casa, Minha Vida e seus efeitos territoriais**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013, p. 227-254.

MARICATO, H. Conhecer para resolver a cidade ilegal. In: CASTRIOTA, L. B. (Ed.) **Urbanização brasileira: redescobertas**. Belo Horizonte: C/Arte, 2003. p. 78-96.

_____. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2015a.

_____. Para entender a crise urbana. **CaderNAU** – Cadernos do Núcleo de Análises Urbanas, Rio Grande, v.8, n. 1, 2015b, p. 11-22. Disponível em: <<https://periodicos.furg.br/cnau/article/view/5518/3425>>. Acesso em: 12 ago. 2017.

MARTINEZ-ALIER, J. **O ecologismo dos pobres**. São Paulo: Contexto, 2009.

MARTUCCI, R. **Projeto tecnológico para edificações habitacionais: utopia ou desafio?** Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1990.

MERCÊS, S. Programa Minha Casa, Minha Vida na Região Metropolitana de Belém: localização dos empreendimentos e seus determinantes. In: CARDOSO, A. L. (Ed.). **O Programa Minha Casa, Minha Vida e seus efeitos territoriais**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013, p. 187-204.

MIESENBERGER, C. Segurança pública, mobilidade urbana e gênero no Brasil. In: PAULA, M.; BARTELT, D. D. (Ed.). **Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas**. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Boll, 2016, p. 99-104. Disponível em: <https://br.boell.org/sites/default/files/mobilidade_urbana_boll_brasil_web_.pdf>. Acesso em: 12 abr. 2018.

MINAYO, M. C. S. **Pesquisa social – teoria, método e criatividade**. Petrópolis: Editora Vozes, 2007.

MIRALLES-GUASCH, C. A. **Transporte y ciudad**. El binomio imperfecto. Barcelona: Ariel, 2002.

_____. **Dones, mobilitat, temps i ciutats**. Barcelona: Institut Català de les Dones, 2010. Disponível em: <http://dones.gencat.cat/web/.content/03_ambits/docs/publicacions_quaderns14.pdf>. Acesso em: 02 mar. 2018.

_____. Dinámicas metropolitanas y tempos de la movilidad. La región metropolitana de Barcelona, como ejemplo. **Anales de Geografía**, Barcelona, v. 31, n. 1, p. 125-145, 2011. Disponível em:

<<http://uniciencia.ambientalex.info/revistas/311aug125145.pdf>>. Acesso em: 12 set. 2017.

MIRALLES-GUASCH, C. A.; CEBOLLADA, A. **Movilidad y transporte**: opciones políticas para la ciudad. Madrid: Fundación Alternativas, 2003. Disponível em: <http://www.fundacionalternativas.org/public/storage/laboratorio_documentos_archivos/xmlimport-GVOoD4.pdf>. Acesso em: 14 set. 2017.

MONTEIRO, P. P. O tempo não tem idade: nem passado, nem presente, nem futuro. Belo Horizonte: Gutenberg, 2011.

MORAIS, J. M. L. **A teoria do desenvolvimento “desmercadorizado”**. Ceará: CEURCA, 2017.

NASCIMENTO, D. M.; BRAGA, R. C. Q. Déficit habitacional: um problema a ser resolvido ou uma lição a ser aprendida? **Risco**, São Paulo, n. 9, p. 98-109, 2009. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/risco/article/view/44765/48395>>. Acesso em: 12 abr. 2017.

NEVES, T. C. Cidade como mercadoria: da produção ao conflito. **Revista Principia**, João Pessoa, v. 33, p. 67-74, 2017. Disponível em: <<http://periodicos.ifpb.edu.br/index.php/principia/article/viewFile/763/625>>. Acesso em: 02 abr. 2018.

NUSSBAUM, M. **In defense of universal values**. Women and human development: the capabilities approach. New York: Cambridge University Press, 2000. p. 34-110.

_____. Constitutions and capabilities: “perception” against lofty formalism. **Harvard Law Review**, v. 4, p. 10-95, 2006. Disponível em: <<http://www.harvardlawreviwe.org/issues/121/nov07/nussbaum.pdf.%20>>. Acesso em: 02 fev. 2018.

OLIVEIRA, M. F. **Ausências, avanços e contradições da atual política pública de mobilidade urbana de Belo Horizonte**: uma pesquisa sobre o direito de acesso amplo e democrático ao espaço urbano. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2014. Disponível em:

<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/pls/portal/!PORTAL.wwpob_page.show?_docname=10306263.PDF>. Acesso em: 12 jan. 2018.

PEQUENO, R.; FREITAS, C. Programa Minha Casa Minha Vida em Fortaleza: Primeiros Resultados. In: CARDOSO, A. L. (Ed.). **O Programa Minha Casa, Minha Vida e seus efeitos territoriais**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013, p. 115-142.

PEREIRA, M. P. A cidade como mercadoria: influências do setor privado na produção do espaço urbano. **Revista de Ciências Humanas**, Viçosa, v. 12, n. 2, p. 446-460, jul./dez. 2012. Disponível em: <<http://www.locus.ufv.br/bitstream/handle/123456789/13077/artigo3evol12-2.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 19 mar. 2018.

PEREIRA, R. H. M.; SCHWANEN, T. **Tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil (1992-2009)**: diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo. Brasília: IPEA, 2013. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1813.pdf>. Acesso em: 12 abr. 2018.

PERO, V.; STEFANELLI, V. A questão da mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras. **Revista economia contemporânea**, Rio de Janeiro, v. 19, n. 3, p. 366-402, dez. 2015. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415-98482015000300366&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 12 fev. 2018.

PIRES, F. L. **Mobilidade e direitos sociais**: uma questão de justiça na cidade. Tese (Doutorado em Política Social) – Universidade de Brasília, Brasília, 2013. Disponível em: <http://www.repositorio.unb.br/bitstream/10482/13628/1/2013_FatimaLauriaPires.pdf>. Acesso em: 25 jan. 2018.

PLATAFORMA URBANA. Página na internet. Disponível em: <<http://www.plataformaurbana.cl/>>. Acesso em: 08 ago. 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. Famílias deixam áreas de risco para ocupar Residencial Parque Iguaçu, 2013. **Portal de Informação**. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/familias-deixam-areas-de-risco-para-ocupar-residencial-parque-iguacu/30649>>. Acesso em: 05 jan. 2018.

POLLI, S. A. et al. As dimensões da integração do transporte coletivo na metrópole de Curitiba. 7º Congresso Luso Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável. Maceió, 2016. **Anais...** Maceió, 2016. Disponível em: <<http://www.fau.ufal.br/evento/pluris2016/files/Tema%203%20-%20Mobilidade%20e%20Transportes/Paper1360.pdf>>. Acesso em: 20 ago. 2018.

PORTO, M. F.; MILANEZ, B. Eixos de desenvolvimento econômico e geração de conflitos socioambientais no Brasil: desafios para a sustentabilidade e a justiça ambiental. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 14, n. 6, p. 1983-1994, 2009. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/csc/v14n6/06.pdf>>. Acesso em: 02 abr. 2017.

PORTO, M. F. **Uma ecologia política dos riscos**: princípios para integramos o local e o global na promoção da saúde e da justiça ambiental. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2007.

PPGMADE. Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento. Portal, [2018?]. **Portal de informação**. Disponível em: <<http://www.ppgmade.ufpr.br/>>. Acesso em: 01 out. 2017.

QUEIROZ RIBEIRO, L. C.; GOMES RIBEIRO, M.; **Análise social do território**: fundamentos teóricos e metodológicos. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013.

QUINTSLR, S. Direito à Moradia e a Questão Ambiental. In: FERREIRA, R. F.; BIASOTTO, R. C. (Ed.). **Políticas Públicas e Direito à Cidade**: política habitacional e o direito à moradia digna. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012, p. 27-34.

RAMMÊ, R. S. **Da justiça ambiental aos direitos e deveres ecológicos**: conjecturas político-filosóficas para uma nova ordem jurídico-ecológica. Caxias do Sul: EDUCS, 2012. 203 p.

RAMOS, L. P. G. Acessibilidade e Mobilidade Urbana Sustentável: uma contribuição aos Programas e Planos de Habitação de Interesse Social. In: FERREIRA, R. F.; BIASOTTO, R. C. (Ed.). **Políticas Públicas e Direito à Cidade**: política habitacional e o direito à moradia digna. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012, p. 73-75.

RAYNAUT, C. Meio ambiente e desenvolvimento: construindo um novo campo do saber a partir da perspectiva interdisciplinar. **Revista Desenvolvimento e Meio Ambiente**, Curitiba, n. 10, 2004, p. 21-32. Disponível em: <<https://revistas.ufpr.br/made/article/view/3089/2470>>. Acesso em: 01 fev. 2018.

RBJA – REDE BRASILEIRA DE JUSTIÇA AMBIENTAL. Manifesto de lançamento da Rede Brasileira de Justiça Ambiental, 2001. **Portal de Informação**. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/destaques/item/8077-manifesto-de-lancamento-da-rede-brasileira-de-justica-ambiental>>. Acesso em 22/07/2015.

RBJA – REDE BRASILEIRA DE JUSTIÇA AMBIENTAL. Pela justiça ambiental, por uma sociedade igualitária e sustentável. In: Seminário Direito à Moradia e Justiça Ambiental, 2007. **Anais...** Disponível em: <<http://www.conhecendomanguinhos.fiocruz.br/files/Declara%C3%A7%C3%A3o%20%20DIREITO%20%C3%80%20MORADIA%20E%20JUSTI%C3%87A%20AMBIENTAL.pdf>>. Acesso em: 05 jul. 2017.

REICHER, S. C. **Capacidades e direitos humanos**: uma análise conceitual sob a ótica de Martha Nussbaum. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/2/2140/tde-27052010-100054/publico/Stella_Camlot_Reicher_Dissertacao.pdf>. Acesso em: 05 fev. 2018.

RIBEIRO, L. C. Q.; SANTOS JUNIOR, O. A. Desafios da questão urbana na perspectiva do direito à cidade. In: FERREIRA, R. F.; BIASOTTO, R. C. (Ed.). **Políticas Públicas e Direito à Cidade**: política habitacional e o direito à moradia digna. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012, p. 13-18.

_____. Desafios da questão urbana. In: **Le Monde Diplomatique Brasil**. São Paulo, n. 45, não p., abr. 2011. Disponível em <<http://www.diplomatique.org.br/artigo.php?id=906>> Acesso em: 30 mar. 2018.

RIBEIRO FILHO, G. B. **A Formação do Espaço Construído**: Cidade e Legislação Urbanística em Viçosa, MG. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1997.

RIBEIRO, C. A. B. C. **O conjunto habitacional como solução parcial para relocação de moradias para população de baixa renda**: estudo de caso no município de Fazenda Rio Grande – Região Metropolitana de Curitiba. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2014. Disponível em: <https://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/35404/R%20-%20T%20-%20CORINA%20ALESSANDRA%20BEZERRA%20CARRIL%20RIBEIRO.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 02 abr. 2018.

RIZZON, F.; BERTELLI, J.; MATTE, J.; GRAEBIN, R. E.; MACKE, J. Smart City: um conceito em construção. **Revista Metropolitana de Sustentabilidade - RMS**, São Paulo, v. 7, n. 3, p. 123-142, 2017.

RODRIGUES, A. M. Estatuto da Cidade: função social da cidade e da propriedade. Alguns aspectos sobre população urbana e espaço. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, n. 12, p. 25, 2004.

ROLNIK, R. **O que   cidade?** São Paulo: Brasiliense, 1995.

ROLNIK, R.; NAKANO, K. As armadilhas do pacote habitacional. **Le monde diplomatique**, não p., 2009. Disponível em: <<http://diplomatie.org.br/as-armadilhas-do-pacote-habitacional/>>. Acesso em: 15 ago. 2017.

ROLNIK, R.; RIBEIRO, A. C. T.; VAZ, L. F.; SILVA, M. L. P. 10 anos do Estatuto da Cidade: das lutas pela Reforma Urbana às cidades da Copa do Mundo. In: RIBEIRO, A.C.T; VAZ, L.F.; SILVA, M.L.P. (Ed.). **Quem planeja o território?** Atores, arenas e estratégias. Rio de Janeiro: Letra Capital/ANPUR, 2012, p. 87-104.

ROLNIK, R.; KLINTOWITZ, D. (I)mobilidade na cidade de São Paulo. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 25, n. 71, jan./abr. 2011. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ea/v25n71/07.pdf>>. Acesso em: 13 abr. 2018.

ROMANO, R. G. Análise ambiental dos instrumentos legais de planejamento e gestão urbana sob o enfoque do Programa Minha Casa, Minha Vida. **Revista Meio Ambiente e Sustentabilidade**, Curitiba, v.9, n. 4, p. 52-75, 2015. Disponível em: <<https://www.uninter.com/revistameioambiente/index.php/meioAmbiente/article/view/351/231>>. Acesso em: 04 fev. 2018.

_____. **Mobilidade urbana via transporte público em áreas de concentração da população**: estudo de caso de Fazenda Rio Grande/Paraná – 2013. Dissertação (Mestrado em Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2014.

SANCHES, J. R.; ARAÚJO JUNIOR, M. R. Multidimensionalidade do direito   cidade no Estatuto da Cidade. **Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade**, Brasília, v. 3, n. 1, p. 1–18, jan./jun. 2017. Disponível em: <<http://indexlaw.org/index.php/revistaDireitoUrbanistico/article/view/1953/pdf>>. Acesso em: 15 mai. 2018.

SANTOS, M. **Metrópole corporativa fragmentada**. São Paulo, Nobel, 1990.

_____. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SANTOS, E. L.; BRAGA, V.; SANTOS, R. S.; BRAGA, A. M. S. Desenvolvimento: um conceito multidimensional. **Desenvolvimento Regional em Debate**, Canoinhas, n. 1, p. 44-61, jul. 2012. Disponível em: <<http://www.periodicos.unc.br/index.php/drd/article/download/215/284+&cd=1&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br>>. Acesso em: 02 mai. 2018.

SASSEN, S. A Cidade Global. In: LAVINAS, L.; CARLETAL, L.; NABUCO, M.R. **Reestruturação do espaço urbano e regional no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 1993. p. 187-202.

_____. **As cidades na economia mundial**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

SÉGUIN, E. Justiça ambiental e o etnodesenvolvimento. **Revista Interdisciplinar de Direito**, Valença, v. 10, n. 1, p. 133-150, 2017. Disponível em: <<http://revistas.faa.edu.br/index.php/FDV/article/view/194>>. Acesso em: 02 fev. 2018.

SEN, A. **The Standard of living**. New York: Cambridge University Press, 1990.

_____. O Desenvolvimento como expansão das capacidades. **Lua Nova: Revista de Cultura e Política**, São Paulo, n. 28-29, p.313-333, 1993. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-64451993000100016>. Acesso em: 02 fev. 2018.

_____. Consequential evaluation and practical reason. **The Journal of Philosophy**, v. 97, n. 9, p. 477-502, 2000. Disponível em: <<https://www.jstor.org/stable/pdf/2678488.pdf>>. Acesso em: 10 mai. 2017.

_____. **Desigualdade reexaminada**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

_____. The idea of justice. **Journal of Human Development**, v. 9, n. 3, p. 331-342, 2008. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14649880802236540>>. Acesso em: 02 mai. 2017.

_____. **Desenvolvimento como liberdade**. São Paulo: Companhia de Bolso, 2010.

SILVA, J. A. **Curso de Direito Constitucional Positivo**. São Paulo: Malheiros Editores Ltda., 2005.

SILVA, M. D. **Compreensão da conformação urbana de Curitiba através da análise da densidade e da mobilidade**. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2015.

SILVA, C. P. C.; BOWNS, C. Transporte e equidade: ampliando o conceito de sustentabilidade pelo estudo de caso de Brasília. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, n. 19, p. 293-317, 2008. Disponível em: <<https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/8720/6471>>. Acesso em: 15 jun. 2017.

SPISLA, R. ROMANO, R. G. Conflitos socioculturais no uso do espaço e políticas públicas de habitação: o exemplo do bairro Parolin em Curitiba/PR. In: LIMA, M. D. V. et al (Org.). **Reflexões Socioambientais: Interfaces**. 1ed. Londrina: Mecenaz, 2014, p. 1-208.

SORAGGI, A. C. M.; MENDONÇA, J. G. O Programa Minha Casa Minha Vida em Juatuba/MG: ampliação do mercado da moradia no espaço metropolitano periférico. In: CARDOSO, A. L. (Ed.). **O Programa Minha Casa, Minha Vida e seus efeitos territoriais**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013, p. 93-114.

SOUZA, C. S. **Resistência, justiça ambiental e política pública**: urbanização de áreas de vulnerabilidade socioambiental consolidadas em Curitiba, PR – Vila Torres e Vila Parolin (1980-2014). Dissertação (Mestrado em Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2016.

SOUZA PORTO, P. H.; FIRPO PORTO, M. Desastres, crise e justiça ambiental: reflexões a partir do contexto brasileiro, 2015. **O social em questão**, Rio de Janeiro, n. 33, p. 153-176, 2013. Disponível em: <http://osocialemquestao.ser.puc-rio.br/media/OSQ_33_5_Porto_Porto.pdf>. Acesso em: 12 jun. 2017.

SZUCHMAN, T. **Fragmentação e recomposição na migração de ideias sobre cidades**: as trajetórias do modelo Curitiba. Tese (Doutorado em Gestão Urbana) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2016. Disponível em: <<http://www.biblioteca.pucpr.br/pergamum/biblioteca/img.php?arquivo=/000064/0000640f.pdf>>. Acesso em: 10 abr. 2018.

TARIFA ZERO. Página na internet. Disponível em: <<http://tarifazero.org/>>. Acesso em: 08 ago. 2018.

TEODORO, H. M. P. **Sustentabilidade e cidade**: a complexidade na teoria e prática. Campinas: Editora Unesp, 2013.

TORRES, H. G. **Desigualdade ambiental na cidade de São Paulo**. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Universidade de Campinas, Campinas, 1997. Disponível em: <http://repositorio.unicamp.br/jspui/bitstream/REPOSIP/280243/1/Torres_HaroldodaGama_D.pdf>. Acesso em: 12 mai. 2012.

TRIGUEIRO, A. Alemanha adota plano de mobilidade urbana que prioriza uso de bicicletas. G1, 24 de outubro de 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/jornal-da-globo/noticia/2013/10/alemanha-adota-plano-de-mobilidade-urbana-que-prioriza-uso-de-bicicletas.html>>. Acesso em: 08 ago. 2018.

UBER. Aplicativo. 2018.

URBS – Urbanização de Curitiba. Rede Integrada de Transportes, [2018?]. **Portal de Informação**. Disponível em: <<https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/rede-integrada-de-transporte/32>>. Acesso em: 12 fev. 2018.

VALLADARES, L. P. **A invenção da favela**: do mito da origem a favela.com. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2005.

VASCONCELLOS, E. A. **Análisis de la movilidad urbana**: espacio, medio ambiente y equidad. Bogotá: CAF, 2010. Disponível em: <https://www.caf.com/media/3155/An%C3%A1lisis_movilidad_urbana.pdf>. Acesso em: 12 out. 2017.

VEIGA, J. E.; ZATZ, L. **Desenvolvimento sustentável**: que bicho é esse? Campinas: Autores Associados, 2008. Disponível em: <http://www.zeeli.pro.br/wp-content/uploads/2015/04/2008_DS_Que_bicho_e_esse_Veiga_Zatz.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2018.

ZANONI, M. RAYNAUT, C. Meio ambiente e desenvolvimento: imperativos para a pesquisa e a formação. Reflexões em torno do doutorado da UFPR. **Revista Desenvolvimento e Meio Ambiente**, Curitiba, v. 33, 2015, p. 9-30. Disponível em: <<https://revistas.ufpr.br/made/article/view/41086>>. Acesso em: 10 fev. 2018.

APÊNDICE A – TRANSCRIÇÃO DAS ENTREVISTAS

Entrevistada 1

Idade: 46

Ocupação: Desempregada (Vigilante anteriormente)

Mora sozinha (namorado)

1 – P: Como era sua vida antes de vir pra cá?

R: A casa era uma casa normal, tranquila. Quanto a posto de saúde, supermercados, tudo era muito bom, tudo de acesso fácil, rápido. Não era igual aqui. Aqui você se sente isolado do mundo, se sente largado assim. Parece que a Cohab fez esse empreendimento e jogou aqui as pessoas, tá, não tenho nada contra, mas não separou pessoas honestas com pessoas que não valem nada, misturou todas as famílias. Eu tenho meus dois filhos que nem estão morando mais aqui porque não se adaptaram ao local e foram tudo se embora, porque é tudo longe, difícil, cansativo, ônibus horrível. Médico você não pode nem pensar em ficar doente, se você pensar em ter uma dor, você já imagina ter de ir três dias antes, tem que planejar, pra poder ir lá e pegar uma consulta.

P: Em que bairro você morava?

R: Eu morava no Lindóia.

P: A casa era perto do rio?

R: Não muito, não tinha problema de alagamento, essas coisas não.

2 – P: Como foi a mudança para o Residencial Parque Iguaçu III?

R: Eles determinaram que seria aqui, né, que as casas que tinha pra nós seria aqui, no bairro aqui, no Ganchinho, no Parque Iguaçu III. A Cohab até deu um apoio pra certas pessoas, assim, pra quem se inscreveu, mas não teve, eles não chegaram assim a falar se você não quer aqui você tem a oportunidade de escolher um outro lugar. Um erro muito grande que foi que eles entregaram a casa como: no chão bruto. Só teve a cozinha que teve azulejo e o banheiro que tava terminado, o resto era cimento e as escadas sem acabamento. Aí foi determinado que passaram-se quinze dias, óbvio que se você quer morar você quer sua casa bem, você quer você

se endivida, você trabalha porque você quer terminar tua casa, deixar sua casa bonitinha, pra você receber seus amigos e pro teu próprio bem-estar. Aí não passou um mês, acho que não sei se foi a Caixa Econômica lá, junto com o pessoal da Cohab, se determinou que ia colocar piso. Então assim, as pessoas que investiram colocando seus pisos na casa, nós não fomos ressarcidos por isso, e as outras pessoas que não colocaram piso, porque, porque a Cohab só trouxe pessoas que é assim mesmo, que não se preocupam em cuidar e zelar do seu próprio patrimônio. Aí nós ficamos o que, eu coloquei meu piso, tem outros vizinhos que arrumaram, e eles não ressarciram, morreu ali o assunto. E quem não colocou eles chegaram depois, então eu acho que isso eles usaram de má fé. Eles usaram de má fé, muito assim de safadeza mesmo.

P: Você foi chamada para receber as chaves por causa da localização de onde morava antes?

Isso, foi da localização, daí nós saímos de lá pra pagar aluguel, com a permissão do presidente da associação, né, porque não tinha mais condições de nós ficarmos onde nós morávamos.

P: Qual era o problema lá?

R: Lá antes era perto do rio, então lá não tinha mais condições de ficar e tinha que ser reformado tudo. Daí quando a Cohab chegou né, que entrou com a Cohab, por isso que nós saímos e fomos pagar aluguel.

P: Você pagava do seu bolso?

R: Do meu bolso. Nós lutamos muito pra conseguir aqui, porque eu tinha a minha casa e eu tinha as outras pessoas assim, que veio comigo, do mesmo bairro, cada um tinha sua casa, sua moradia, de acesso fácil, um lugar bom, aí eles tiraram nós assim, tiraram, tirando.

P: Transporte antes então era bem tranquilo, né?

R: Tranquilo, ônibus, tudo. Aqui nem arrumar trabalho, se você fala que você mora aqui você não consegue um trabalho.

P: Quando você estava morando lá você estava trabalhando?

R: Tava trabalhando.

P: Foi por mudar pra cá que você perdeu o trabalho?

R: Mais pela dificuldade de acesso, porque eles acham que as empresas, Curitiba tem disso, né? Se você não mora perto do seu trabalho, não dá pra você, né. Eu entrava seis horas da manhã.

P: Se fosse manter isso hoje em dia teria que acordar que horas mais ou menos?

R: Nem tem ônibus. Lá eu conseguia, eu entrava das seis às quatorze, né. E eu saía de casa lá, acordava quinze pras cinco, saía de casa cinco e dez, chegava lá dez pras seis, cinco pras seis. Os ônibus aqui não tem, né. Aí a empresa falou, se você, eles não quiseram mudar de horário e eu tive que sair porque eu não ia conseguir chegar.

P: E aqui na região você sabe de empresas que contrataram?

R: Não, não sei. Aqui não tem emprego não. O endereço daqui você não pode dar, meus currículos não tem o endereço daqui. Nem que eu me ferre. Se acontece ainda o que aconteceu comigo, eu fui levando, mas na hora que, eu vi que não dava mais pra trabalhar.

3 – P: Como é sua vida hoje?

R: Totalmente depressiva. Totalmente depressiva.

P: Como é a questão dos serviços?

R: Perto aqui só tem um mercado, mais pertinho, só, o resto é longe, o acesso é longe.

P: O pessoal começou a abrir comércio então, eu vi que tem um salão, mercearia...

R: Tem, só pra ter o próprio ganha pão, né.

P: Você pensou alguma vez em abrir alguma coisa?

R: Não, não tenho essa vontade.

4 – P: Pensando no antes e no depois, você percebeu que você gasta o seu tempo de forma diferente?

R: É, o que mudou, não mudou nada. Simplesmente eu tenho uma casa. Tenho uma casa, o resto eu não tenho mais nada. Acabou com tudo. Não tem ônibus, não tem médico, não tem um mercado perto, não tem um parque. Se você não tiver um carrinho ou uma bicicleta motorizada aqui você morre, nós não temos Correios, nós não temos nada. Então assim, tudo o que você vai fazer aqui você tem que pensar

já no tempo, “vai dar certo?”, “vai ter tempo?”. Eu acho que as pessoas aqui vive pouco, nós não vivemos aqui, aqui não vive.

P: E o lazer?

R: Antes a nossa vida assim, a gente tinha lazer, era tudo mais perto, mais fácil, aqui você tem que pensar duas vezes pra fazer uma reunião entre amigos, na sua casa. Por mais que a gente more na área nobre, a gente fala que a gente mora numa área nobre, é nobre porque não tem bagunça, não tem fervo, não tem briga. Sempre tem, a gente tem que pensar bem pra ficar aqui, vamos supor, vou trazer uns amigos fazer um churrasco aqui na minha casa, você tem que pensar, não tem uma liberdade pra fazer isso. Sábado eu convidei minha amiga pra vir aqui na minha casa, sábado agora, e pra entrar com ela foi um transtorno, porque não sei o que aconteceu ali com a polícia tudo, outra coisa que eu quero deixar bem claro é o abuso da polícia aqui dentro. A polícia ela para na rua, ela para bem no meio da rua, ela abre as duas portas dos carros deles e se você está atrás e você quer passar, você tem que dar a ré, você tem que procurar outro caminho, porque a polícia ela acha que aqui dentro ela é o presidente, ela manda. Sabe, não tem aquela coisa da educação vir da polícia, a polícia parar do lado, abordar quem ela precisa, fazer o trabalho dela. Não. Sábado, a minha amiga, eu tive que dar a volta lá por cima, tive que voltar, pra minha amiga poder entrar aqui, porque as polícias se acham. Eles param o carro e você, você se sente o bandido, porque você tá ali querendo ir pra tua casa, não sabe se você pode receber um tiro, né, uma bala perdida, alguma coisa, e você tem que ficar sem saber. Eu acho isso um absurdo.

P: Já teve caso de você convidar um amigo de antigamente pra vir pra cá e a pessoa não querer?

R: Isso aí é direto, ninguém vem, a minha amiga é porque eu fui buscar ela, né. O motivo de falar que nossa área aqui é nobre é que tem (nomes de pessoas), é tudo família, que trabalha, que vive do teu sustento ali né, tem outras famílias também que eu não sei os nomes, que são pessoas assim, por isso que eu falo assim que a gente é da área nobre assim daqui, mas é terrível, aqui é. Se você andar lá pra baixo ali, eu tenho pena de quem mora pra lá.

P: Quer falar mais alguma coisa?

Eu tenho uma situação que quando eu fiz o piso de casa, da minha casa, tive que quebrar tudo ali fora, fui na prefeitura, foi um empenho, a sorte é que você tem

amizades, porque se não tivesse amizades eu não teria conseguido. Que veio meu amigo que trabalha na prefeitura, que deu aquela ajudinha básica, passou por cima de muita coisa, que veio aqui. O meu aqui eu não tinha encanamento pluvial. Não tem. Não tem encanamento pluvial, não tem. Nós vivemos de ilusão. A hora que der uma chuva daquelas valendo, você vai ver o Ganchinho como vai ficar, não tem. Detalhe, você vai reclamar é um empurra-empurra, a Cohab empurra pra Caixa, a Caixa empurra pra Cohab, moral da história, ninguém vem fazer nada. É que nem a Dona (nome de pessoa), ela tá abrindo um processo contra a Caixa, a telha caiu de cima da casa dela, e ela tá com câncer na cabeça, ela reclamou, mostrou que é problema da casa, ela foi lá, chamou eles, ficou meses atrás do pessoal da Caixa e da Cohab pra tentar resolver o problema dela. Quando eu entrei aqui também, o meu banheiro, eu tive uma infiltração no banheiro, já estava com a infiltração, porque também, detalhe, eles falaram bem assim, a janela do banheiro não fecha bem, tava assim meio úmida a infiltração, até então não tinha muito uso, não sabia muito bem o que que era. Muitas coisinhas eles falaram assim pra gente “não, não se preocupe, porque a construtora vai ficar aí e eles vão dar todo suporte que vocês precisam”, mas não deram nada. Aí veio um engenheiro da Caixa, veio duas vezes, olhou, até hoje, faz quatro anos que eu tô esperando a resposta desse engenheiro da Caixa Econômica pra ver o meu banheiro. Você vai ouvir cada coisa, é que tem mais coisa que a gente não lembra tudo, depois que você for que eu vou começar a lembrar.

Após a gravação: “Quem muda pra cá a vida parou”. Comentários sobre a pressão da Caixa quanto às prestações atrasadas (casos de pessoas que adoeceram e atrasaram a mensalidade). Comentários sobre a venda das unidades habitacionais, pessoas só tem interesse em comprar porque acham que a pessoa está desesperada, é “noiada”, quer vender por dez mil reais. Comentários sobre as dúvidas em torno do recebimento da documentação após o pagamento das parcelas. Comentários sobre haver famílias com quinze pessoas na casa. Comentários sobre haver muitos animais no Residencial.

Entrevistada 2

Idade: 51 anos

Ocupação: Dona de comércio no Residencial, cônjuge jardineiro.

Pediu para não ser gravada.

1 – P: Como era sua vida antes de mudar para o Residencial Parque Iguaçu III?

R: Pagava aluguel no Parolin, mas teve que sair pela condição da casa. Depois foi para o Novo Mundo. No Parolin as enchentes eram frequentes, por causa do “valetão”. Havia rato, baratas. Morava lá, pois não tinha opção. É grata por estar no Residencial Parque Iguaçu III. Considera ter acesso facilitado, pois tem carro.

1 – P: Como foi a mudança?

R: A Cohab cedeu o caminhão para a mudança, mas a família teve que carregar.

3 – P: Como é a vida atualmente?

R: O fedor incomoda, da Estação de Tratamento de Esgoto da Sanepar. “Aqui fede mais que o Parolin”. Não se incomoda com nada. Problemas de saúde fizeram parar de trabalhar e abrir o comércio no local. Estava depressiva por não trabalhar. Não tem Correio “moro num bairro de ninguém”. As correspondências chegam na casa de parentes.

4 – Pensando no antes e depois, você percebeu que você gasta o seu tempo de forma diferente?

R: Indiferente.

Entrevistada 3

Idade: 34 anos

Ocupação: Dona de casa (vende pano de prato informalmente), cônjuge desempregado, recebe Bolsa Família.

Mora com cônjuge e seis filhos.

1 – P: Como era sua vida antes de mudar para o Residencial Parque Iguaçu III?

R: A casa que eu morava era de aluguel, só que lá era tudo perto, né. Posto perto, o posto era bom, tinha dentista, aqui já não tem, você pode levar os teus filhos lá e volta de mão abanando pra baixo. E a escola era perto, tudo era perto lá onde eu

morava. A Cohab só deixou nós aqui e virou pras costas os (palavra imprópria). Eu fiquei com raiva no começo, agora, tudo acostuma, né. Tem que acostumar.

P: E ali era no Parolin mesmo?

R: Era no Parolin.

P: Você morava perto do rio ou um pouco mais longe?

R: Morava perto da Brigadeiro Franco ali.

P: Ali não dava enchente?

R: Não.

P: Você tinha colegas que moravam mais pra baixo?

R: Tenho parentes que mora lá ainda.

P: Você quer falar um pouco sobre como era essa rotina, quando chovia, o cheiro do rio, não te incomodava nada lá?

R: Não.

P: Porque tiraram você de lá?

R: Porque minha casa tava caindo na verdade.

P: Ali era uma área do governo?

R: Não sei, ali era uma invasão já desde o início.

2 – P: Como foi a mudança para o Residencial Parque Iguaçu III?

R: Eles trouxeram a minha mudança (a Cohab). Nem tinha coisa pra trazer também. Só eu e os sacos. E os filhos.

P: A casa estava boa pra morar?

R: Tava. Não tinha piso. Eu cheguei já colocando, eu nem esperei a Cohab passar, porque eles colocaram, né. Então, eu não esperei porque as crianças tem asma, né. Eu já vim com a mudança, meu marido passou no material de construção e já veio.

P: E hoje em dia fica um quarto pra vocês e um pras crianças?

R: Ah, tá bem pequeno. É muito filho, tá pequeno.

3 – P: Como está sua vida atualmente?

R: Eu já tô acostumada, acostumada com o bairro, com os vizinhos, alguns vizinhos, mas o demais só é a escola, essa coisara que faz falta aqui. Escola, posto, perto daqui, creche. Ainda a creche tem, mas não tem vaga, né. Tem perto aqui, mas não tem professor.

P: E a escola, onde eles vão?

R: Lá no lara, lá pra baixo do Osternack.

P: Vão a pé?

R: Vão a pé. E a outra lá no Sambaqui.

P: E quanto tempo dá andando?

R: Ah eu levo uns vinte minutos pra ir.

P: Você tem que sair bastante antes...

R: Pra ir sim.

P: Até dar comida pra todo mundo...

R: Onze horas tem que tá tudo almoçado.

P: Então hoje em dia parece que o posto parece que não está dando conta, você buscou recentemente algum tipo de médico e não deu certo?

R: Já né, pro meu filho mesmo que sofria de asma, levava direto pro vinte e quatro horas porque eu não conseguia médico ali dentro.

P: Quando aconteceu o acidente com teu menino, foi aqui? Tava morando aqui? Como é que vocês fizeram pra socorrer na hora?

R: Foi novembro agora. O vizinho que tem o carro pegou ele e foi direto pro trabalhador.

4 – P: Pensando no antes e no depois, você acha que você gasta o seu tempo de forma diferente?

R: Antes era melhor, porque agora é tudo corrido, tudo, tudo corrido. Fui pro hospital hoje, saí daqui quatro e meia pra pegar o primeiro ônibus e vim embora antes pra fazer almoço pro meu marido que tá lá sem comer até agora, pra chegar aqui e ele comer, né. E as criançada e os outros piás ir pra escola, né.

P: Das perguntas é isso, tem mais alguma coisa que você queira falar?

R: Ah, tem o fedor. Nem me fale o fedor, passei quase um mês com o fedor do vizinho. Que o cano deles entupido, o esgoto entupido, o esgoto deles entupiu daí vazava tudo as parte fedida daí tava enchendo de bichinho a minha casa, tava assim. O cano é amassado. Eles entregaram assim pro povo e agora tá muitos anos que tão morando aqui tá começando a dar defeito. Eu paguei quatrocentos e cinquenta pra desentupir, até agora não entupiu, vamos ver. Na realidade, na hora que esses negócio aqui começar a dar problema, moral da história, tá vendo isso

aqui, vai ter que quebrar tudo (o chão), imaginou quebrar tudo e mandar arrumar. Muitos tem dinheiro, e quem não tem? Que nem aqui em casa, quando a gente veio pra cá tava trabalhando, saiu do serviço agora esse ano, então esse ano acabou dinheiro, acabou.

P: Ele tem procurado trabalho?

R: Ele tá no seguro. E agora ele tá correndo com o menino, né. E tipo, agora pra ele poder arrumar um serviço registrado, só vai ter que falta direto né, porque de quinze em quinze dias o piá precisa fazer cirurgia, então no caso vai ter que faltar por causa da bebê, até ela crescer mais um pouquinho e deixar com os outros.

P: E como que tá sendo ir direto lá no Pequeno Príncipe, porque é bem lá no centro...

R: Tá sendo nossa, um gasto, só ônibus. Quando não consegue mijar mesmo, pra ir até lá ele vai gritando, a gente paga um Uber pra ir, aí é trinta e oito reais. Quando ele se cortou nós gastamos quase uns três mil, levando ele lá. Esses três mês pra cá. Eu saio vender meus panos de prato aí, eu saio vender, daí tipo, ajuda, mas tem que guardar o dinheiro pra poder correr com o menino.

P: E a bebê também...

R: É, ontem levei ela também porque ela tava com bronquiolite. Tem que levar daqui dois dias de novo.

Entrevistada 4: liderança informal

Idade: 47

Ocupação: Dona de casa

Mora com cônjuge

P: Qual a sua principal ocupação?

R: Eu lido com o pessoal daqui, eu lido com as crianças da pastoral, eu sou o pau pra toda obra aqui dentro, como diz, né. Eu sou o ponto de referência pra quem vem aqui, eu sou o ponto de referência. Não sei porque, mas todo mundo indica eu, né.

P: E como que aconteceu? Da outra vez você comentou que como você ficava com a chave do salão, com o fim da Associação de Moradores, foi uma coisa meio automática...

R: É que foi assim, tinha um presidente aqui, né, no bairro, e como eu moro em frente ao salão (comunitário), as vezes tinha reunião, ele tava em outro lugar, tinha que abrir os salão, as vezes as pessoas ficavam esperando ele, né, então a opção era deixar a chave comigo, que daí eu abria o salão e o pessoal esperava lá dentro do salão. Daí ficou, né, daí ele não foi mais presidente, foi embora e eu continuei com a chave e o pessoal atrás de mim, pra tudo, né, e até hoje eu sou o ponto de referência aqui dentro.

P: E também dos órgãos da saúde, da Cohab...

R: É, tudo, é tudo assim, eles vem, eu sou o ponto, né, sempre tô assim, corro atrás de uma coisa, atrás de outra, buscando uma melhoria pro pessoal daqui.

P: E quando eles precisam vir pra cá e precisam de uma ajuda eles pedem que você acompanhe eles?

R: Sempre sim, tô ajudando eles. Ou se não tô acompanhando eles, abro o salão, fico ali com eles, né, porque eu conheço muita gente aqui, como a gente mora aqui há quatro anos, então como eu tenho a pastoral e tudo, eu converso muito com as famílias, né, então eu tenho bastante conhecimento aqui.

P: Nesse contato que você tem com as pessoas, com todo mundo, seja quem veio da fila ou quem veio de reassentamento, você acredita que a vida das pessoas que moram aqui hoje, a vida delas melhorou? Piorou? Só mudou?

R: Olha, eles reclamam de muitas coisas. Pra muitas assim, melhorou, que nem muitos moravam em áreas de risco, né, muitos pagavam aluguel, então pra ter uma casinha dessa, melhorou. Melhorou em que sentido: ter sua casa, mas é dificultoso aqui, não temos médico, o postinho não atende a demanda aqui, nós temos dois médicos no Sambaqui, o postinho atende o Sambaqui e atende os moradores daqui. Aqui na realidade são dez mil famílias. Escola, a escola é longe pras crianças ir, nós não temos uma escola perto, então as mães tem que fazer tudo mais cedo, almoço mais cedo, se deslocar da sua casa mais cedo, quem quer a segurança pros teus filhos, né, então tudo é longe aqui. Creche, nós não temos creche. Abriu uma creche, mas não consegue atender o pessoal daqui, não tem, então aqui é tudo difícil. É bom por ter seu, claro que todo mundo agradece a Deus por ter uma casinha dessa, mas é dificultoso, tudo é longe, não temos mercado. Quem depende de ônibus, aqui é difícil. É difícil.

P: Como você vê a questão das atividades que você tem que fazer? Você não foi eleita, você acha que isso ocupa muito da sua vida? Ou tanto faz?

R: Olha, eu não trabalho pra fora, eu fico em casa. Até essas atividades, essa correria, pra mim é bom. Não sei se eu comentei o fato que eu perdi a minha filha recentemente, né, então eu me ocupo, né, essa correria. Claro que tem hora que tem aquelas dor de cabeça, é reclamação daqui, é reclamação dali, é problema aqui, é problema ali. Pra mim, particular, foi bom essa correria, mas eu queria mais, assim sabe, eu queria poder dar solução pro pessoal, eu queria ter mais poder assim de ir lá, resolver e pronto. Não tenho. Mas, amém. Pra mim assim foi bom, assim, sabe.

P: Algumas pessoas que entrevistei falam desse sentimento, de uma depressão, de ser tudo longe, de não ter o que fazer aqui, você quer comentar um pouco sobre isso, como você se sente ou como você vê as pessoas...

R: Olha, eu vejo as famílias, vejo e assim, que elas mesmo falam, parece que quem mudou pra cá parou no tempo, ficou tudo nesse mundinho aqui, aqui não desenvolve, aqui não vai pra frente, aqui, nada flui aqui. Você não consegue nada de bom aqui, tudo o que você vai buscar pra melhorar isso aqui não melhora, não tem retorno, não tem resposta, então aqui ficou, parou. Quem mora aqui parou no tempo, só vive essa vidinha que tem aqui dentro. Eu não sei se é da pessoa, mas, parou. Eu não sei o porquê, mas o mundo ficou aqui.

P: Especificamente sobre a questão do transporte, o que você acha do ônibus, das distâncias, ou o que você sabe que as pessoas têm que lidar, sobre a questão dos horários, dos trajetos...

R: É difícil, aqui deveria ter mais linha. Porque olha, a gente pega o ônibus aqui, eu não sei te falar bem certinho quanto minutos gasta, mas ele dá uma volta enorme pra chegar no Terminal (Sítio Cercado), ele dá uma volta enorme. E demora pra passar.

P: E ele não passa aqui dentro, né, só em volta...

R: Não, só em volta. Ele vai até o Sambaqui e volta. Então assim, devia de ter mais ônibus eu acho, no meu modo de vista. Outra coisa que aqui é bem dificultoso, passa uma pessoa mal, o Siate não acha aqui. Isso aqui se você for ver certinho você não encontra no, como se diz, no GPS. Não existe esse lugar aqui. Então aqui é difícil, entrar o Samu, se você precisar não entra, é difícil, não localiza aqui. Táxi aqui não entra. É Uber, né? Uber aqui é difícil achar, tudo é difícil. Se der uma briga

aqui de morte, aqui, policiamento, vai chegar aqui três, quatro horas depois, daí já não adianta mais.

P: Incêndio...

R: Sabe que ainda não tivemos isso aqui! Não pensei nisso... Ainda não tivemos caso de incêndio aqui pra ver, nem queira ver. Até chegar pegou fogo na vila inteira.

P: Mais alguma coisa que você queira comentar?

R: Olha, eu queria, eu assim, acho que todos moradores queriam, que alguém visse a gente aqui, alguém viesse aqui e abraçasse a causa. Ó, tá acontecendo isso e aquilo no bairro, vamos lutar por isso? Correio, por exemplo, as pessoas pede cartão, não pode pegar o cartão, as pessoas precisam de documento, não pode, não sabe o que fazer. Prestações das casas, as pessoas tem que ir lá na lan house imprimir. Tem famílias aqui que não tem dois, três reais pra imprimir uma folha. Tem famílias aqui que não tem dinheiro nem pra comprar seu pão. Eu, no meu ponto de vista assim, eu acho que deveria ter um órgão público, deveria ter alguém, assim sabe, um anjo da guarda, e vim aqui, abraçar a causa, abraçar isso aqui. Lutar pelas melhorias desse lugar.

P: E o que você acha que poderia ser feito de concreto? O que você acha que melhoraria a qualidade de vida das pessoas?

R: Correio, teria que ter um Correio. Teria que ter mais segurança, né.

P: Hoje mais cedo você comentou que existe um boato de que vão fechar isso aqui pra tratar como um condomínio, como você enxerga isso?

R: É negativo. Você já andou tudo isso aqui, você já deu pra perceber como é isso aqui, né. Se sem tá fechado isso aqui, nós já temos todas essas dificuldades, nós não temos Correio, o lixo que não é lixo é raro passar aqui, pra você ver, a gente tem lixo que não é lixo fica jogado por aí.

P: O caminhão da coleta normal passa aqui dentro?

R: Passa. Por enquanto, se fechar isso aqui não vai passar o caminhão de lixo, não vai entrar. Correio vai ter que ser tudo na... De repente tudo pode melhorar em relação ao Correio, mas...

P: Teria que contribuir pra manter uma portaria...

R: Então, aí você falou um ponto, as pessoas as vezes mal tem dinheiro pra pagar as suas prestações, certo, que é baixa, você já imaginou isso aqui um condomínio fechado? Pra começar, você sabe que um condomínio fechado tem que ter

melhorias, trocar uma lâmpada do poste, o lixo, tudo vai sair do bolso de quem, dos moradores, se eles não tem dinheiro pra pagar uma prestação, eles vão ter dinheiro pra pagar um condomínio? Então...

P: Mais alguma coisa?

R: Acho que não tem né... É muita coisa...

Após a gravação: Aqui as casas tão molhando, a água desce da parede, as águas da chuva quando chove muito volta aquela água podre no fundo do quintal, que fede dentro da casa, que ninguém aguenta comer com o mal cheiro. Então aqui, porque aqui foi feito assim, eles colocaram, não sei se é manilha que eles falam, uns canos “dessa finurinha”, além de eles colocar, como eles fizeram tudo às pressas aqui, aqueles canos amassou, então entope aquilo lá e volta. Pra gente arrumar aquilo lá a gente tem que quebrar todo o piso, da casa inteira. O banheiro do meu ralo tá afundando.

Nós quer Correio, nós quer médico, nós quer melhoria, nós quer atenção.

Entrevistada 5

Idade: 30

Ocupação: Auxiliar de limpeza

Mora com o marido e três filhos

P: Você morava no Parolin, certo? Sabe me dizer onde era mais ou menos? Se era perto do rio...

R: Era no Morro do Sabão lá, não era perto do rio.

P: E antes de vir pra cá você chegou a morar em algum outro lugar? Por intervirem na casa, teve que pagar aluguel antes de vir pra cá?

R: Sim, nós fomos morar em vários lugares, uns cinco, seis lugares mais ou menos antes de conseguir a casa, pra mais.

P: Quanto tempo ficou na fila?

R: Nove anos.

P: Entre entrar na lista até vir pra cá?

R: Até vir pra cá nove anos. Dois mil e seis que eu dei o nome e foi em dois mil e quatorze que eu consegui.

P: E a casa lá vocês perderam porque impediram?

R: Por causa do, tipo, tinha um grupo rival e nós morava bem no meio, era numa altura onde que os tiro já tinha até nos quarto as marca de tiro, não tinha mais condições de morar lá não.

P: E hoje em dia você trabalha?

R: Trabalho.

P: Trabalha em que lugar da cidade?

R: Trabalho aqui no Sítio Cercado, perto do Terminal.

P: Você mora com quem aqui?

R: Eu moro com meu marido e com meus três filhos.

P: E ele trabalha também?

R: Trabalha?

R: Em que bairro?

R: Ele trabalha umas seis, sete quadra daqui. Pertinho, ele não precisa de ônibus.

P: E as crianças estudam aonde?

R: A (nome) estuda no Cecília, pega ônibus aqui na frente. O (nome) estuda no lara que é mais pra baixo, um pouquinho longe, não tem ônibus, vai de a pé, e o (nome) que vai comigo, porque eu trabalho de auxiliar de limpeza numa creche e a escola é do lado, então ele já vai junto e volta comigo.

P: E o teu guri vai sozinho?

R: Vai sozinho, vai com os amigos, sozinho sem adulto. E a minha menina graças a Deus pega o ônibus aqui, a (nome) tá correndo atrás pra ver se consegue o ônibus pro lara também, porque é bastante longinho, né, então tão vendo se vão conseguir, né.

P: E o ônibus que precisa pagar paga cinquenta por cento daí?

R: Não, é que ele é pequeno daí não tem ainda. Ele não tá pagando ainda...

P: Mas você tem que levar ele?

R: Levo.

P: Levo ele todo dia e trago ele todo dia, no mesmo horário.

P: Ganha vale do trabalho daí?

R: Isso, ganha vale transporte.

P: E você costuma ir pro centro da cidade?

R: Não.

P: Sua vida é aqui, até o Sítio Cercado...

R: Sim, a bolinha é aqui só, não sai. Também porque é longe. Esses dias quando eu precisei cobrir férias de uma menina, porque é empresa terceirizada, e eu tive que ir lá pro centro. Pegava lá meio dia até as cinco, das cinco até as dez, daí eu chegava aqui onze e meia. Porque é tipo uma hora e pouco praticamente de ida, isso que é ligeirinho ainda. E cheinho, né.

P: Antes quando você morava no Parolin, você trabalhava em que?

R: Eu trabalhava de vendedora, mas não trabalhava registrado. Eu trabalhava no centro, porque era cinco minutos.

P: E as crianças estudava aonde?

R: É que na época eles estudavam em creche daí, eles começaram a estudar mais ou menos nessa casa.

P: Pra levar no posto você usa o daqui?

R: Pra mim ir ali fazer acompanhamento com o médico da família tem que tá morrendo de dor que não suporte, até eu prefiro ir no vinte e quatro horas, porque eles colocaram muita gente aqui e pouco pra acompanhar todo mundo, não dá. Tipo, não dá.

P: Vinte e quatro você diz ali no Bairro Novo?

R: No Sítio Cercado ali, no Terminal ali.

P: Como era sua vida antes de vir pra cá? Sua rotina, sua casa...

R: Era uma casa bem velha, acho que tinha mais de trinta anos assim, tava em estado que se chovesse muito ela ía pro barranco e dava tchau.

P: Comparada com essa então...

R: Essa aqui é bem mais melhor. E a gente tinha duas casa ali, minha mãe morava na frente e a gente morava atrás e o alicerce da casa era feita com tinta, aquelas latas de dezoito litros, um barril, tava até separada a sala da cozinha já tava dando tchau já pra cozinha e a sala ficando.

P: E era de vocês ou era alugado?

R: Era da gente.

P: E perdeu tudo daí?

R: Perdeu, perdeu. Quando a gente saiu, que teve muita matança, foi uma época bem ruim, a gente decidiu por optar por desmanchar ela e deixar só o terreno. Saímos fora, fomos pagar aluguel.

P: Aí pagava do bolso...

R: Ali no Parolin até que era melhor, a gente não pagava luz, não pagava água, não pagava casa, então era tipo mais sossegado, e tinha ali muito curso, assim, era muito perto de tudo, pra fazer serviço, então era melhor, era cômodo pra gente, né, mas assim em vista de sossego aqui ganha, né, apesar que falam que aqui é terrível, eu gosto de morar aqui.

P: Você se sentia bem quando morava lá?

R: Era assim, a gente tinha alguns amigos, a gente morou bastante tempo ali até, mas assim quando em questão assim, quando a gente ia trabalhar a gente já ficava pensando, voltar já não tem mais nada né. Tanto é que já aconteceu de umas duas, três vezes da gente comprar tudo, voltar e não tinha televisão, tudo já tinham carregado. Aquilo ia desanimando, porque a gente só trabalhando e o povo catando e levando embora, aí nessa parte, mas assim, creche, escola, curso, tinha o Salesiano ali que ajudava muito, e assim a questão do presidente também que ajudava bastante.

P: Como foi a mudança para o Residencial Parque Iguaçu III?

R: A gente tava morando em treze pessoas numa casa alugada lá em Colombo, daí assim meu marido tava desempregado, minha irmã desempregada, só o meu cunhado, ex-cunhado trabalhando pra tudo aquela gente, e eram nove, dez crianças, vamos dizer assim. Aí tinha dia que tinha, tinha dia que não tinha e o desespero tava batendo, porque eu e o meu marido a gente chegou a ir embora pra Antonina, voltamos, vendemos a casa lá e voltamos, fomos morar junto com a minha irmã lá em Colombo, daí naquele desespero, maior choro, vamo atrás de serviço e nada, nada, aí o meu cunhado ganhou as contas. Pode pagar bastante contas, mas daí quando acabou o dinheiro do coitadinho aí a pindaíba bateu, nós ficamos num beco sem saída, vamos dizer assim. Aí eu fui lá pra São José, conversando com a minha mãe pra gente voltar pra Antonina, que não dava mais, que a gente ia direto, toda semana indo na Cohab, perguntando como é que tava o andamento, né, espera, espera, daí, tá. Nisso a minha irmã, ligaram pra ela e falaram “olha, você ganhou

uma casinha da Cohab, um sobradinho aqui no Umbará”, aí tá, né, beleza, dalhe conversar lá, e chororô, porque não tinha casa, não tinha casa, tava todo mundo na rua, até sair a casa dela que só falaram, mas até então não tinham entregado, aí saiu a dela primeiro. Aí eu chorei de emoção por ela ter ganhado no dia da entrega e ela disse “calma, vai chegar a sua vez”, eu disse “não, eu tô feliz, mas eu tô triste também, né”. Aí era um sobradinho, um subia, um esperava o outro descer, aquela coisa assim pra tomar banho tinha que ter fila, tudo assim. Aí eu lembro, deu um tempo assim antes da gente ir pro Umbará a gente foi pra casa da minha mãe aqui em São José, que ela morava num terreno que era também invasão, aí nós chegamos ali, descobrimos também que ela também ia perder a casa dela e ela não tinha direito porque ela tinha ido recente pra ali, um ano, dois anos, eles falaram “ah, não, não tem como, a gente pode até dar um jeito de arrumar uma casa pra sua filha”, aí o que ela fez, ela desistiu do cadastro dela pra minha irmã (nome) e beleza, aí o meu padastro conseguiu um cadastro na Cohapar e daí eles desistiram pra dar pra minha outra irmã...

P: São quantos irmãos?

R: Nós somos em cinco irmãos. Aí desistiu, acabou que uma pegou uma casa, outra pegou uma casa, ficou sem nada né, aí então até sair outra casa eu chorei muito, falei “ah, nós não vai ganhar nada, isso aí é lorota, já tão demorando demais, daqui a pouco tá fazendo aniversário e nada”, eu falei vamos embora, no outro dia nós ía tudo se arracar pra Antonina, aí a mulher da Cohab ligou e disse “olha (nome), sua casa saiu, você pode escolher”, finalzinho de dois mil e treze, eu falei “o que? Será que é verdade?”, eu nem conhecia o Sítio Cercado, eu falei “vamo lá, né”. Tá, chegamos aqui aquela muvuca de gente, ela falou assim “você escolhe nessa rua, as que tão de verde já estão disponível e as que tão rosa já tem gente morando”, daí eu falei “eu quero essa aqui”, aí daqui a pouco a mulher falou assim “só que tem um porém, tem umas casas que estão invadidas”, aí eu falei “não, é muita sacanagem, né?”. A gente ali na frente tinha visão pra cá, não tinha muro ainda, daí tinha duas senhorinhas aqui na frente tomando chimarrão, aí a mulher pegou o guarda e veio, daí ela falou assim “senhora, a senhora não é a proprietária da casa, a gente tem a proprietária e tal, a senhora tem como sair?”, “não, a Cohab vai dar a casa pra gente”. Aí eu falei, é muita desgraça. Aí voltamos pra casa da minha irmã, eu vinha todo domingo e conversava “a senhora pode ficar com um quarto pra senhora morar

junto, não tem problema, a senhora não vai pra rua, a gente deixa a senhora morar junto, só que não tem mais como a gente ficar lá, entendeu, é muita gente”, “não, a Cohab vai me dar”, os filhos dela tinham colocado ela aqui, então dava dó dela ir pra rua, e daí foi três meses naquela lenga lenga, acabou que a polícia veio, entrou e tirou. Daí eu falei nossa, graças a Deus. Aí a filha dela veio, tirou ela, ela até passou mal coitadinha, que no dia a gente tava sentado na grama ali olhando, levaram a coitada da mulher, eu falei, bom, pena por ela, né. Eu falei, Jesus, tô em casa, minha casa, graças a Deus.

P: E aí desde então foi mais tranquilo...

R: Foi mais tranquilo, não tem esse negócio de ficar indo pra lá e pra cá, porque você vai perdendo tudo, né. Daí eles deram aquele cartão que foi que ajudou, né.

P: E vocês vieram pra cá sem emprego, sem nada?

R: Só o meu marido trabalhava, eu não trabalhava na época, daí ele trabalhou, ele trabalhava até na Cavo né, que deu assim, a gente pensou, a gente pagava seissentos e poucos de aluguel, aqui a gente paga bem menos, nossa, tamo no paraíso agora”, tipo água e luz dá pra fazer as coisinhas certinho de baixa renda, daí falamos, poxa, agora cada um cata um servicinho...

P: Como é sua vida hoje?

R: A gente sai aqui deixa a porta encostada, é um sossego, os vizinho ajuda, cuida. Pra (nome) o ônibus para aqui na frente, já ajuda. O (nome) a escola não é tão longe. O (nome) teve a oportunidade de ir pra creche, ficar até o tempo certo. No Parolin como a gente era da parte de baixo, era outra gangue, tinha dia que “ah, hoje não vai levar criança pra escola”, então não podia, e aqui não, era um toque de recolher, a gente não descia, né. Aqui não tem esse negócio, não faça isso, não faça aquilo. Você vai, aqui pra serviço, eu achava que longe do centro ia ser ruim, mas eu consegui um serviço, tô três anos trabalhando nele, me manda pro centro ou não, mesmo sendo longe tem o ligeirinho que ajuda, né.

P: Ficou facilitado então porque a sua vida hoje é na região do Sítio Cercado...

R: É, é tudo perto... O posto não vou dizer que ele é ruim, tem que acordar as três horas da manhã pra chegar lá as vezes e não ter consulta, então eu já evito de ir, dentista também.

P: E o ônibus, como é?

R: O ônibus é lotado, mas é bom que é um atrás do outro, assim. Aqui da rua de baixo, então andou ali em baixo, é uma quadra.

P: E segurança, já aconteceu assalto...

R: Não, eu só escutei que fosse lá pra cima, mais de outros bairros que eles viessem pra cá, não que aqui dentro tenha assim, que eu mesma nunca vi, tanto que saio e deixo a porta encostada, graças a Deus, que ninguém saiba disso (risos)...

P: E pras crianças, elas brincam aqui na pracinha mesmo...

R: Elas brincam aqui, mas assim, mais e mais quando as coisas estão mais aceleradas eu já vou pra casa da minha mãe (chácara), porque lá não perigo de gritar "olha a rua"... Que aqui eles não tem noção do limite de velocidade que tem que passar aqui, eles passam a mil, eles não tão nem aí... Lá era bom, porque tinha muita vantagem em curso, em ajuda do CRAS, era muito assim, eles era bem próximo, postinho era muito bom, dentista era muito bom.

P: Pra ir no mercado, como você faz?

R: O mercado é aqui atrás, passou o bosque tem o Bonato, Tem o Kairan, tem o Armazém que é bonzinho... Então nessa parte tá bom...

P: No final das contas foi melhor...

R: Foi...

P: E o que você acha que poderia melhorar a vida de vocês, facilitar...

R: Ah, eu acho que aqui devia de abrir pelo menos mais uma escola estadual, mais uma municipal, porque é muita criança. A creche aqui abriu, mas também tá aberta por meio período, quer dizer que não tá ajudando quase ninguém. Eu não preciso mais, mas tem gente que precisa, né. E assim, o postinho de saúde sem chance, como diz, hoje em dia você só trabalha pra pagar conta, daí fica doente não pode nem ir no postinho que não vai achar, você chega lá é Deus dará, e os funcionários não tem culá disso, né, você vai chegar lá bravo com eles, não, daí o que você vai fazer, nada, daí vai lá no vinte e quatro horas, que é lotado também, mas pelo menos você sai atendido, né. Demora, mas é atendido. Então é uma escola estadual, uma municipal e um postinho de saúde que tenha médico suficiente pra atender a demanda de gente, né, porque é insuficiente aquilo ali, coitado do médico tá lotado até a cabeça de paciente, como todo mundo diz, o Brasil que eu quero ter é educação e mais saúde, porque o resto já tão descontando imposto, né.

P: Mais alguma coisa que você queira falar?

R: Não, aqui pra mim graças a Deus é um lugar abençoado, gosto dos meus vizinhos, fora a escola e o postinho de saúde...

Entrevistada 6

Idade: 31

Ocupação: não quis responder.

Mora com o marido, a nora e três filhos.

P: Você trabalha hoje em dia?

R: Trabalho aqui mesmo, no Osternack.

P: Você mora com quem aqui?

R: Mora eu, meu marido, minha nora e meus três filhos.

P: Seu marido trabalha?

R: Trabalha.

P: Em que bairro?

R: Ah, é perto da Havan, Guabirota acho...

P: E as crianças estudam?

R: Estudam, os três..

P: E onde elas estudam?

R: O pequeno estudo na municipal, no Cecília e os outros dois estudam no Iara, que é estadual.

P: E como que eles fazem pra ir pra escola?

R: O pequeno vai de ônibus, que é longe, e os grande vão a pé mesmo.

P: Paga passagem pro pequeno?

R: Não, não paga ainda.

P: E vocês vão a pé, ônibus pro trabalho?

R: Meu marido vai de moto, né, porque custa menos que de ônibus. E eu vou a pé, que o meu dá pra ir a pé. Dá uma meia hora andando.

P: Quando você saiu do Parolin, você já veio pra cá ou precisou morar em outro lugar antes?

R: Não, saí do Parolin e vim pra cá.

P: Você morava mais ou menos onde lá?

R: Morava bem próximo da Brigadeiro.

P: Mais pra cima, não é perto do rio, nada...

R: Não.

P: E ali você saiu por causa da qualidade da casa, por causa da violência, o que aconteceu ali que precisou sair?

R: Na verdade é porque era ocupação irregular, né, daí o dono pediram o terreno e a Cohab nos botou pra cá.

P: Como era a vida antes de vir pra cá? Sua rotina, sua casa...

R: Eu trabalhava perto, na mesma coisa que eu trabalho hoje, não precisava pegar ônibus também, e as crianças iam de ônibus pra escola também, mas tinha o ônibus da prefeitura.

P: E o dia a dia, mercado, saúde, as coisas que a gente faz no mês normal...

R: Era mais perto, era melhor o serviço lá...

P: E tinha problema com violência, alguma coisa?

R: Pra mim não...

P: E a qualidade da casa, era melhor ou pior?

R: Não, a casa era pior.

P: Tinha risco de cair...

R: Tinha, ali era ruim.

P: E ali morava todos vocês, mais menos gente...

R: Morava todos, menos a nora.

P: Ali a casa era de vocês?

R: Era cedido...

P: E hoje paga só a parcela...

R: É, eu pago sessenta e nove...

P: E comércio, sente falta de alguma coisa que tinha lá?

R: (risos) é, aqui é tudo longe...

P: Quando precisa comprar alguma coisa, uma roupa, você vai ali no Sítio Cercado ou vai no Centro?

R: As vezes no Sítio Cercado, as vezes no Centro, né. Banco só no Sítio Cercado ali.

P: Como foi a mudança para o Residencial Parque Iguaçu III?

R: A menina chegou, perguntou se eu tinha interesse, né, em vim morar aqui pra cima, ela me convidou pra eu vim ver a casa, eu vim, gostei, daí nós subimos pra cá.

P: Aí a Cohab ajudou a fazer a mudança...

R: Aham, ajudou...

P: Precisou sair do emprego lá?

R: Saí, fiquei oito mês sem trabalhar.

P: Seu esposo também?

R: Não, ele não.

P: E as crianças, conseguiram vaga fácil?

R: As vagas até que eu consegui meio rápido, só eu tive que levar eles a pé uns quatro meses, é longe a escola.

P: Como é sua vida hoje?

R: Aqui na verdade o que mais faz falta é um posto perto, né, que o posto, ó, vou falar pra você, faz cinco anos que eu moro aqui, eu só fui no postinho pra tomar vacina, obrigada, e pra levar as crianças no dentista, porque é muito longe, eu acho que tinha que ter um posto aqui perto. Agora nós tamos indo mais no posto porque o meu esposo tá doente, né, daí tá tendo que ir mais. Uma que é muito maltratado ali, o povo do Iguaçu, principalmente do III é muito maltratado lá. Não dá pra ir não. Tirando isso hoje o lugar aqui tá bem melhor do que quando a gente veio morar, hoje tá bom, hoje tá bem bom o lugar.

P: E na tua rotina hoje em dia acaba fazendo as coisas no caminho do trabalho...

R: É, mais no final de semana, como é tudo longe então a gente faz essas coisas aí, procura fazer mais no sábado, quando dá tempo.

P: E a questão do ônibus, como você avalia...

R: Ah, é lotado, né. Há uns meses atrás eu tava trabalhando em dois lugar aí eu precisava pegar o ônibus, né, ah, é bem difícil. Tinha que sair cedo, mais cedo ainda pra pegar um ônibus um pouco melhor, então o ônibus é difícil.

P: E escola de ensino médio?

R: Não é perto, é outra, é longe.

P: Pensando no antes e depois, você percebeu que você gasta o seu tempo de forma diferente?

R: Se eu não pensar antes não dá tempo...

P: E você se sente bem aqui hoje em dia?

R: É, hoje tá um pouco melhor, mas é difícil esse lugar aqui foi, foi cruel pra acostumar. A gente acostuma porque tem que acostumar, a verdade da gente que não tem condição de pagar um aluguel, mas se dependesse de nós aqui é um lugar muito difícil pra criar os filho, não é fácil, né.

P: Quer falar mais alguma coisa, o que você pensa que poderia melhorar a vida de vocês aqui?

R: Principalmente escola perto e posto, posto de saúde, principalmente eu acho.

P: Você acha que a moto facilita a vida de vocês?

R: Facilita, né, porque é difícil né... Tive uma vizinha aqui que foi embora porque era muito longe pra tudo, pegar ônibus pra ir pro serviço, levar as crianças pra escola.

P: A (nome) comentou que algumas pessoas que vieram do Parolin desistiram, você conhece alguém?

R: Desistiram, conheço bastante gente que voltou e tá morando exatamente, fez casa exatamente no mesmo lugar...

P: Eu vi que o ligeirinho passa ali bem perto, quando você olha o que você pensa?

R: Meu Deus, já tive vontade de ir lá fazer uma de novo, tive vontade já...

P: E você acha pra quem ficou lá, porque teve uns sobradinhos que eles construíram ali perto, o que você acha?

R: Na verdade foi injusto, eles não poderia ter tirado as pessoas do bairro, né. Porque tem gente que foi lá no Parolin que é de outros bairros, né. Então porque que eles não deixaram nós lá, não trouxeram aqui pra cima. É difícil.

P: Mais alguma coisa?

R: Não, só isso.

Entrevistada 7

Idade: 57 anos

Ocupação: diarista

Mora com o filho.

P: Com quem você mora aqui?

R: Com meu filho (nome).

P: Hoje em dia você trabalha?

R: Trabalho de diarista.

P: Em que bairro?

R: Lá no São José, no Afonso Pena.

P: E o seu filho trabalha?

R: Trabalha. Ele trabalha ali no Boqueirão.

P: Vocês usam ônibus pra ir pro trabalho?

R: Ele usa bicicleta, é mais fácil do que ir de ônibus. Eu vou de ônibus, levo uma hora e meia pra chegar no meu serviço.

P: Como era sua vida antes de vir pra cá? Sua rotina, sua casa...

R: Eu vim do Parolin pra cá, eu morava ali perto da Westphalen, da Wenceslau Brás, próximo ali, sabe? Eu não morava lá no meio, mas ali é Parolin também.

P: Lá você saiu por causa da casa?

R: Por causa da casa.

P: Qual que era o problema?

R: Velha né, muita enchente também, muita enchente.

P: Perdeu muita coisa?

R: Perdi, perdi tudo praticamente.

P: Ali era seu ou pagava aluguel?

R: Não, eu pagava aluguel, pagava caro ali, pagava quinhentos e pouco.

P: Morava só vocês ali?

R: Não, morava mais meus outros dois filhos junto pra eles poderem pagar o aluguel, depois que eu vim pra cá que eles casaram, né.

P: Eles não pensaram em vir pra cá?

R: Eles até não conseguiram, né. Aqui não cabe, aqui é pequeno, né. Só veio um.

P: Você trabalhava no mesmo lugar?

R: Trabalhava no mesmo lugar.

P: Era mais fácil ir de lá pro trabalho ou era a mesma coisa?

R: Olha, era quase a mesma coisa, né, porque lá no Afonso Pena, né. Então eu pegava três ônibus, aqui pego três também.

P: E seu filho, precisou trocar de emprego?

R: Não, continuou no mesmo emprego.

P: Agora tá mais fácil?

R: Não, agora tá mais longe. Lá era mais perto, daí.

P: E o ônibus pra ele é mais difícil?

R: Demora muito, chega muito tarde em casa.

P: E a sua rotina, mudou alguma coisa?

R: Eu ia pra festa, não fui mais porque ficou muito longe. As vezes saía pra dar umas passeadas, né.

P: E mercado?

R: Era mais perto, mais central. Aqui eu só vou no mercado e trabalho e pra casa, não saio pros lugar assim, né. Senão fica muito longe pra vir embora. Dá até meio medo, né.

P: Tinha bastante amigos naquela época que moravam ali perto?

R: Bastante, muito amigo. Morava há anos ali, né.

P: Quantos anos?

R: Acho que uns vinte e um.

P: Veio todo mundo pra cá, não?

R: Não, só pouco.

P: Alguns conseguiram ficar lá nos sobradinhos que construíram?

R: Conseguiram ficar lá, aham.

P: E como você olha isso.

R: Pois é, no começo eu fiquei meio... Eu queria tanto ficar lá, né, mas daí a gente não conseguiu lá, né, tava precisando sair mesmo de lá e nós ficamos aqui, só que na quadra que eu moro aqui nós pegamos a quadra boa, né, é só gente que, é mais os conhecidos, então agora é mais tranquilo.

P: Já se adaptou então?

R: Já, já, já. Até com os ônibus, tudo.

P: Como foi a mudança para o Residencial Parque Iguaçu III?

R: Na verdade quando saiu a casa eu achei que era mentira, né. Porque muita gente é difícil conseguir na verdade. Muito difícil, né. Só que daí quando saiu eu falei, que maravilha né. Daí quando eu vim pra escolher a quadra, tem um amigo meu que é do Parolin lá, o (nome), ele falou “ó, aquela quadra é a melhor que tem, vocês peguem tudo perto uma da outra, as pessoas que se conhecem”, aí eu escolhi aqui.

Aí no primeiro dia que eu me mudei já fiquei triste, tão longe. E tava tudo aberto, depois que fechou tudo, a gente começou a organizar. Agora não, a gente não pensa em sair daqui.

P: Na mudança teve ajuda da Cohab?

R: Na verdade como meu outro filho casou ele não tinha móveis, né, então eu dei tudo que eu tinha pra ele e comprei pra mim com aquele cartão do Minha Casa, Minha Vida, daí eu comprei móveis novo, daí tinha só pouca coisa pra trazer, aí fiz particular, né.

P: Como é sua vida hoje? Sua rotina...

R: Trabalho, mercado, e só...

P: E posto de saúde?

R: É pertinho, dá pra ir a pé, como eu ganhei a bicicleta do meu filho eu vou de bicicleta. Tranquilo.

P: E é seguro?

R: Quando eu saía pra ir de madrugada ali, eu ia de ônibus, pra não pegar o pedaço ali muito escuro, mas agora não preciso mais porque eu faço acompanhamento, eles marcam consulta pra mim. Quando é emergência tem que ter paciência só.

P: Pensando no antes e depois, você percebeu que você gasta o seu tempo de forma diferente?

R: Gasta mais tempo de ônibus, sem dúvida.

P: Como é o ônibus?

R: Ele é muito lotado, eu acho que eles teria que colocar mais ônibus pra gente aqui, né. O que eu pego pra ir trabalhar eu tenho que subir lá em cima. Eu vou a pé, levo quinze minutos subindo pra pegar o ônibus, porque eu vou pra lá, né, pro Boqueirão. Eu acho que esse ônibus que tinha que mudar e por mais pra baixo pra gente, porque o outro eles já colocaram mais aqui perto.

P: O que vai pro Sítio Cercado?

R: Esse já tá bom.

P: Mas não tem pra outro lugar, né?

R: Não.

P: Tem que andar até...

R: Tem, que andar pra pegar. Porque daí não é, é contramão você ir por aqui, ir até o Sítio e pegar lá, é a única coisa que tá atrapalhando mesmo, tem que subir lá em cima pra pegar. E quando eu volto de noite do serviço, eu venho oito e pouco da noite eu venho no escuro ali, eu tenho que descer lá em cima. As vezes meu filho vai me encontrar. Eles podiam colocar mais aqui pra baixo aqui pra gente, né. Umas quadrinhas. Ou um outro ônibus que fosse pro Boqueirão, eles tem só aquele ali. Fica fora de mão.

P: E qual ônibus que você pega ali?

R: Eu pego Osternack/Boqueirão. Vai até o Boqueirão daí. E pra voltar o mesmo caminho, só que tarde é que é pior, né. Muito cheio. E descer lá e vir andando né...

P: Aqui de um lado tem a rodovia, do outro a estação de tratamento, o bosque... Não se sente isolada?

R: Pois é, só tem uma rua, só. Muito isolado, né, tinha que fazer, né, sei lá o que eles tinham que fazer pra... Eu acho que não tem nada pra fazer, na verdade, ou você sai aqui ou você sai ali, né. Não tem como, né.

P: Mais alguma coisa? O que a senhora acha que poderia melhorar a vida de vocês aqui?

R: Eu acho que só, que nem aqui o negócio do ônibus, ter um acesso mais direto, né, e também o negócio do tratamento da água, né, porque aqui a gente sofre muito com o cheiro, né. Isso é que incomoda os vizinho, né, porque agora o lixo eles tão pegando direto.

P: E o Correio?

R: Ah, é, o Correio. Não vem aqui.

P: Como você faz?

P: Eu mando pra outro endereço. Eu mando pro endereço da minha patroa ou o meu filho quando quer as coisas de banco manda pro serviço dele, aqui não chega. O Correio era importante pra gente, então o Correio é uma coisa muito séria, né.

P: Mais alguma coisa?

R: Só isso...

Entrevistada 8

Idade: 52

Ocupação: Cabelereira

Mora sozinha

P: Quem mora aqui com você hoje?

R: Eu sozinha, eu moro sozinha.

P: Aí você tem o salão aqui embaixo.

R: É aqui embaixo.

P: Trabalha só aqui no salão daí?

R: Só aqui.

P: Quando você morava no Parolin, onde você morava mais ou menos?

R: Eu morava na Antonio Melillo, aquela rápida que só vai carro pra cima.

P: Não era tão lá pra baixo do rio?

R: Não, não. Só que a casa era ruim, ruim demais. Uma quitinete que eu morava lá, até a Cohab foi lá, tirou uma fotinha e mostrou pra mim, muito feia demais.

P: Era alugado?

R: Era alugado, se eu não me engano o aluguelzinho era duzentos e cinquenta. É, a gente pagava água, pagava luz também...

P: Como era sua vida antes de vir pra cá? Sua rotina, sua casa...

R: Mesma coisa de agora.

P: Tinha o salão lá também?

R: Sim, manicure.

P: Como era sua rotina?

R: Só ía no mercado e pra igreja. Igual hoje.

P: Era importante pra você estar perto do centro?

R: Ai, nossa, muito diferente daqui, era muito bom lá. Perto do centro, perto de tudo, aqui é mais longe, né.

P: E o que você costumava fazer que hoje em dia não faz mais?

R: É, passeava, saía mais com as minhas amigas, né, as coisas mais perto do centro é mais fácil, e nosso bairro aqui é muito perigoso, é muito né, Osternak aqui é muito perigoso. Se bem que lá também era outro lugar perigoso, né, só que lá era facinho de fazer amizade, aqui eu tenho pouca amizade.

P: Mesmo no salão?

R: Só aqui dentro, as pessoas que vem né.

P: Como foi a mudança para o Residencial Parque Iguaçu III?

R: Eu recebi bem alegre, porque eu pagava aluguel numa quitinete bem horrível, era cheia de mofo, aí quando deu a notícia que tinha uma casa pra mim, no meu nome, uma casinha bonitinha dessa, um sobradinho desse, realmente é uma graça esse sobrado, é uma coisa muito bem feita, não tem uma goteira, não tem problema com esgoto, é bonitinha, linda, cheirosa, maravilhosa. A única coisa que é ruim aqui é porque tem reciclado na frente, as pessoas não respeita, sabe, suja a rua. Inseto, barata, bicho, sai dali, entendeu, e a gente não pode fazer nada porque é o ganha pão deles. Eu já tive falando com a Caixa, a Caixa veio aqui um dia, eu comentei com o meu amigo que é de lá, um chefe, ele falou pra gente ter paciência que ia ter um reciclado pra eles, mas isso já passou dois anos e não aconteceu nada. Aí esses dias fizeram um abaixo assinado, fizeram uma reclamação na prefeitura, a prefeitura veio, multou eles, eles ficaram revoltados e continuaram com os reciclados. A gente não tem nada contra, mas cada um no seu quadrado, né, acho que aqui é um lugar família, tem criança, tem gente velha, que precisa ter paz, né, um lugar limpo, um lugar gostoso, como era no começo. E também tem muitos barulho, é barulho de som alto, as pessoas não respeita a gente, eles traz cavalo, os cavalo faz cocô na rua, a rua é estreita, não tem Correio, o Correio não entra aqui, só pra entregar talão de água e a luz. O resto se a gente quiser um crédito numa loja e mandar um boleto bancário num chega, o cartão de crédito não chega até aqui, isso a gente é esquecido aqui.

P: Como você faz com o Correio?

R: Eu deixo na casa de uma amiga, eu dou o endereço de uma amiga pra poder aproveitar.

P: Na época da mudança usou o caminhão da Cohab?

R: Sim, foi lá na minha casa.

P: E desde o começo já pensou em montar o salão?

R: Eu sempre tive vontade de ter um salão pra mim, né, no lugar do aluguel. Eu abri na sala, é bem devagar, mas ajuda a se manter, né.

P: Como é sua vida hoje? Sua rotina...

R: É o salão.

P: Igreja você vai aqui mesmo?

R: Aqui no Osternack, eu vou a pé, não preciso pegar ônibus, vou de bicicleta.

P: Ônibus praticamente não pega então?

R: Não, pra ir na igreja, não. De vez em quando eu pego ônibus pra ir na casa da minha mãe daí, ela mora na Vila Pompéia, no Tatuquara, do outro lado.

P: E como você faz daí?

R: Eu pego o Osternack nosso daqui, só que o Osternack daqui é muito bom essa linha de ônibus, tem bastante, fim de semana também, já morei em lugar pior pra ônibus, então eu pego esse ônibus e vou até o Terminal do Sítio e pego o Circular Sul e vou até o Tatuquara, e pego o Pompéia, o Santa Rita, qualquer lugar pra lá.

P: E você tem a bicicleta, já ajuda né?

R: Ajuda, pra ir pra igreja fica mais rápido, pra ir no mercado.

P: E você acha tranquilo?

R: É tranquilo, só na em cima na Eduardo tem que ter uma lombada ali, né, porque passa muito rápido.

P: Pensando no antes e no depois, você percebeu que você gasta o seu tempo de forma diferente?

R: Não, mesma coisa.

P: Você se adaptou bem?

R: Sim.

P: Tá feliz com a casa?

R: Sim, a minha casa é maravilhosa.

P: Mais alguma coisa que você queira dizer? O que você acha que melhoraria a vida de vocês?

R: Ah, se tivesse o Correio, se tivesse mais higiene, né, as pessoas caprichassem mais, as pessoas valorizassem a casa que tem, porque é tudo cuidado da casa, as pessoas cuidando da casinha deles que nem eu cuido da minha seria aqui um paraíso. Quando eu cheguei pra conhecer o empreendimento aqui era um paraíso, tudo verdinho, tudo limpinho, não tinha sujeira. Então foi depois...

P: E você acha que depois dos cinco anos muita gente vai sair?

R: Eu penso assim que tem gente, que vem aqui no salão e fala pra mim “olha, eu so tô aqui porque eu não tenho a escritura da minha casa, o dia que eu tiver a

escritura da minha casa, aprovando que é minha mesmo, eu alugaria, eu venderia e sairia daqui, porque eu não aguento mais esse barulho, essa lixaiada, essa bagunça que fazem na rua que ninguém respeita ninguém, não tem Correio não tem nada, tudo longe, que nós somos largado aqui”, todo mundo fala aqui igual. Todo mundo fala isso, que a Cohab não liga pra nós, que a Cohab só liga quando quer cobrar a casa quando passa uns dias “vai pagar?”, todo mundo fala isso pra mim aqui.

P: Mais alguma coisa que você queira falar?

R: Não, eu queria tanto falar isso e já falei, da sujeira.

P: Você pensa em sair daqui?

R: Eu penso muito de fazer uma troca, voltar lá pro Parolin. Não pra favela, mas aonde tem Cohab. Ou pro Tatuquara, por causa da mãe.

P: Algumas famílias ficaram no Parolin, como você vê isso?

R: Eu acho uma injustiça, porque eu era de lá, tava cinco anos lá e tive que vir pra cá, e eles deu, o (nome) que ajudou a gente a pegar essas casa, né, e ele deixou pessoas que morava longe, em outros lugares pegarem lá, fez uma troca, eu acho que não foi o certo, entendeu, tem que pessoas que nem conhecia Guaíra tá lá e olha que as casinhas que eles pegaram são lindas, as casinhas bonitinhas mesmo, mas fazer o que, né. Ele falava pra nós “vocês tem que pegar, não importa onde vocês pegar, lá é um investimento, vocês podem vender, investir, porque vai valorizar”, acho que vai valorizar aqui mesmo, porque é novo. Demora só. Setembro saiu aquele empreendimento lá em cima, a entrada aqui já ficou mais bonito, né. Se eu achasse troca eu trocaria minha casa, mas eu não acho troca, né. Eu já fui lá na Cohab falar com a (nome), sabe quem é né, ela diz “fique lá mais um pouco, vai ficar bom, depois você consegue vender”. Já fui lá na Cohab falar do que acontece na rua, você chama a polícia a polícia não vem, levar o som das negada, porque eles vem pega o som das negada e leva embora, né, agora até pararam de vir, a gente chama a polícia e ninguém aparece, eles tem medo de entrar na vila. Eles falam pra gente “quantos tem na casa? Quantas pessoas tem? É adulto ou é piaçada”, eles tem medo de entrar aqui, porque aqui a coisa é pesada de noite aqui, agora melhorou bastante porque antes matava muita gente. Eu chamei o Uber uns tempos atrás e eles não gostam de entrar aqui, de dia eles vem, sempre ouço falar que eles tem medo de entrar aqui.